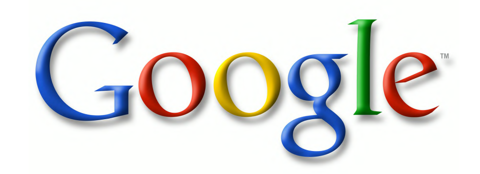
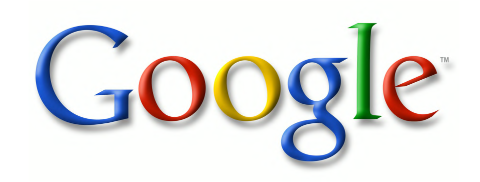
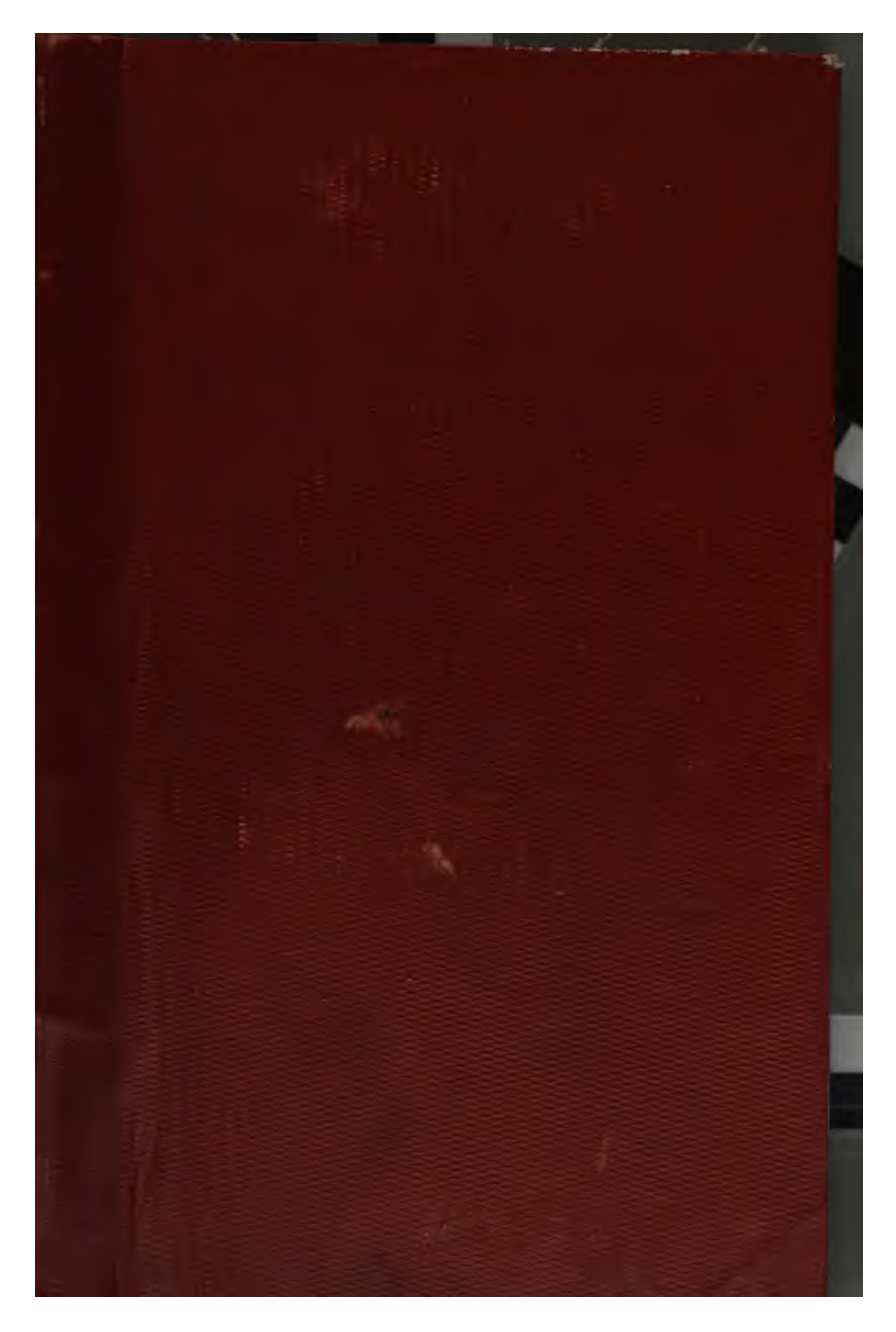







LELAND STANFORD JUNIOR UNIVERSITY
ORGANIZED 1891
STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES

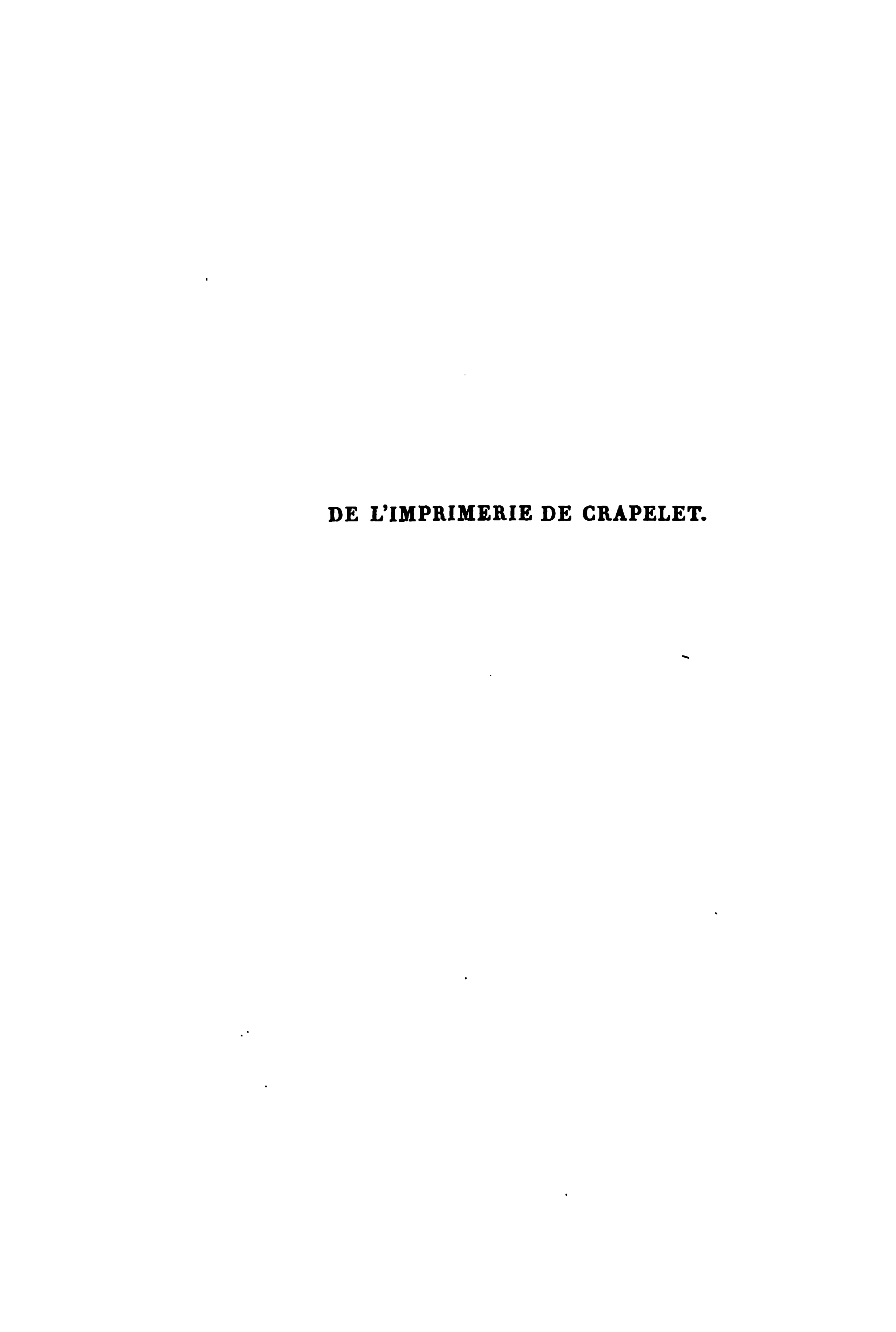
ABRÉGÉ

DE

L'HISTOIRE GÉNÉRALE

DES VOYAGES.

TOME XV.



DE L'IMPRIMERIE DE CRAPELET.

ABRÉGÉ
DE
L'HISTOIRE GÉNÉRALE
DES VOYAGES,

CONTENANT

CE QU'IL Y A DE PLUS REMARQUABLE, DE PLUS UTILE ET DE MIEUX AVÉRÉ DANS LES PAYS OÙ LES VOYAGEURS ONT PÉNÉTRÉ; LES MOEURS DES HABITANS, LA RELIGION, LES USAGES, ARTS ET SCIENCES, COMMERCE ET MANUFACTURES;

PAR J. F. LAHARPE.

NOUVELLE ÉDITION,

REVUE ET CORRIGÉE AVEC LE PLUS GRAND SOIN, ET ACCOMPAGNÉE D'UN BEL ATLAS IN-FOLIO.

TOME QUINZIÈME.

A PARIS,
CHEZ ÉTIENNE LEDOUX, LIBRAIRE,
RUE GUÉNÉGAUD, N° 9.

1820.

ABRÉGÉ

DE

L'HISTOIRE GÉNÉRALE DES VOYAGES.

QUATRIÈME PARTIE.

VOYAGES AU PÔLE BORÉAL.

LIVRE PREMIER.

VOYAGES AU NORD-OUEST ET AU NORD-EST.

Les tentatives qu'on a faites jusqu'à présent pour décider si l'on peut, en naviguant, arriver jusqu'aux pôles, n'ont point réussi. Depuis près de trois siècles on cherche inutilement un passage aux Indes orientales par le nord. Les Anglais, les Hollandais, les Danois, les Espagnols et les Russes ont suivi cette grande entreprise, avec l'ardeur qu'inspire à tous les peuples le désir d'étendre leur commerce.

Il semble qu'il ne reste plus de nouveaux moyens

à mettre en usage. On a pris des points de départ de toutes les parties du globe. Les uns ont fait voile des îles Britanniques ou de la Hollande ; les autres, de la Norvège ou de la Laponie ; ceux-ci, du pays des Samoyèdes et du Kamtchatka ; ceux-là, de la Californie, ou de différens ports à l'ouest de l'Amérique septentrionale ; enfin de la baie d'Hudson et des autres ports de la partie orientale de l'Amérique. On a longé les côtes est et ouest de Groënland. Les modernes ont profité de l'expérience des premiers navigateurs. Les physiciens et les géographes ont tâché de deviner, par la théorie, en quel temps et de quel côté on peut aborder au pôle ; mais si ces travaux ont eu d'ailleurs quelque utilité, ils laissent cependant le point capital du problème dans l'obscurité où il était lorsqu'on le proposa pour la première fois.

Les lettres-patentes de Henri VII, qui subsistent encore dans les collections anglaises, ne laissent aucun doute que le premier voyage des Cabot n'ait été entrepris pour la découverte d'un passage aux grandes Indes, par le nord-ouest de l'Amérique. Il paraît certain que Jean Cabot partit de Bristol dans cette vue au printemps de l'année 1497, avec un vaisseau équipé aux dépens du roi, et trois ou quatre petits navires frêtés par quelques marchands de la même ville. Le 24 juin, à cinq heures du matin, il aperçut une terre à laquelle il donna le nom de *Prima-Vista*, comme la première qu'il eût rencontrée, et qui faisait partie de l'île de

Terre-Neuve; mais ayant tourné au sud, et s'étant avancé jusqu'à la hauteur du cap de Floride, il revint en Angleterre sans avoir tiré d'autre fruit de son entreprise. On a déjà remarqué, sur le témoignage de quelques anciens écrivains, qu'il ne débarqua même en aucun endroit ni de l'île, ni du continent. Ramusio cite une lettre de Sébastien Cabot, fils de Jean, où l'on trouve, « qu'ayant dirigé « long-temps leur course au nord-ouest, jusqu'à « la latitude de 67° 30′, et trouvant, le 11 juin, « la mer ouverte, sans glace et sans aucun autre « obstacle, ils n'auraient pas fait difficulté de con- « tinuer leur route droit au Cathay, dans les Indes « orientales, si la révolte de leur équipage ne les « eût de forcés revenir en Europe : » confirmation assez claire de l'espérance et du dessein qu'ils avaient conçu de trouver un passage au nord-ouest. Mais Sébastien Cabot s'explique lui-même avec beaucoup plus de clarté, dans une lettre au nonce du pape en Espagne : C'était, dit-il, la structure du globe terrestre qui lui avait fait naître l'idée d'aller aux Indes en dirigeant sa navigation au nord-ouest. Il ajoute, « qu'ayant rencontré la terre contre son attente, et lorsqu'il comptait de n'en pas trouver jusqu'à la hauteur des côtes de Tartarie, il l'avait suivie jusqu'à la latitude de 56°, et que, trouvant qu'elle s'étendait vers l'ouest, il avait abandonné son entreprise et dirigé sa course vers le sud. »

Il y a beaucoup d'apparence que les Cabots, dé-

couragés par le mauvais succès de cette expédition, renoncèrent à l'espoir de trouver un passage au nord-ouest. On a vu, du moins, dans une autre partie de ce recueil, que Sébastien se proposant peut-être d'en chercher un du côté du sud, passa au service des Espagnols, où sa réputation lui fit obtenir l'emploi de grand pilote de Castille, et qu'après le retour du fameux vaisseau de Magellan, qui lui avait enlevé l'honneur auquel il paraissait aspirer, il fut employé par quelques négocians de Séville pour conduire une escadre aux Indes orientales par le détroit que Magellan avait découvert. Mais, au lieu de suivre cette route, il entra dans le Rio de la Plata, où il passa plusieurs années à faire des établissemens. Ensuite, le mauvais accueil qu'il reçut à la cour d'Espagne le fit retourner en Angleterre en 1528. Il y retrouva toute la faveur qu'on avait accordée à son père, surtout lorsqu'à l'ancien dessein de chercher un passage au nord-ouest, il eut substitué celui de tourner les recherches au nord-est. A la vérité, cette tentative n'eut pas plus de succès que l'autre; mais les Anglais reconnaissent qu'ils lui doivent leur commerce de Russie et la pêche de Groënland, dont ils ont tiré de grands avantages.

Un de leurs plus célèbres voyageurs fait là-dessus la réflexion suivante : « Quoique les premières entreprises, pour découvrir ces passages au nord-ouest et au nord-est, aient coûté quelques dépenses, et que jusqu'à présent elles n'aient pas con-

duit au but qu'on s'est proposé, les résultats en ont été si favorables à la nation anglaise, que, loin de se refroidir dans cette recherche, elle doit, aussi long-temps qu'il lui restera quelque espérance de réussir, continuer des efforts dont elle ressent l'utilité. » D'ailleurs il trouve dans ces avantages même les raisons qui ont fait abandonner long-temps le projet de la recherche; c'est que Sébastien Cabot, gouverneur de la Compagnie anglaise de Russie, étant tout à la fois directeur du commerce, et seul conducteur de toutes les expéditions pour la découverte d'un passage, non-seulement le premier de ces deux emplois nuisit au succès de l'autre; mais l'influence d'un homme si respecté, qui avait désespéré du passage au nord-ouest, fit négliger au gouvernement tous les projets qui furent proposés par cette voie. Ce ne fut qu'après sa mort, c'est-à-dire, en 1576, qu'un Anglais, nommé *Martin Frobisher*, osa proposer un voyage pour la découverte d'un passage par le nord-ouest.

Ce fameux aventurier, qui méditait son entreprise depuis quinze ans, fut soutenu par Ambroise Dudley, comte de Warwick, favori de la reine Élisabeth. On lui fit équiper deux navires, *le Gabriel* et *le Michel*, chacun de vingt-cinq tonneaux, avec une pinace de dix. Il partit de Blakwal le 15 juin de la même année, dans la résolution de justifier à son retour le fondement de ses espérances, ou de ne revoir jamais sa patrie. Les collections anglaises nous ont conservé les journaux de trois

navigations qu'il fit successivement, et dont la première, quoique la plus courte et la moins heureuse, parut un puissant motif à la cour d'Angleterre pour encourager les deux suivantes. On ne peut refuser à ces trois célèbres monumens, ou du moins à leurs principales circonstances, une place dans ce recueil. La reine Élisabeth prit un intérêt si vif à la première des trois expéditions, que, se trouvant à Greenwich, lorsque Frobisher y passa, elle lui fit l'honneur d'envoyer un gentilhomme à bord, pour lui souhaiter un heureux voyage; et que Wolly, secrétaire-d'état, s'y rendit lui-même, dans la seule vue d'exhorter l'équipage à suivre avec une aveugle soumission les ordres du commandant.

C'est à la pointe d'Écosse, nommée *Swinborn*, que l'auteur donne sa position le 26. « Nous prîmes, dit-il, notre hauteur, qui se trouva de 59° 46′, la distance du soleil à notre zénith étant de 57°. Le 11 juillet, nous vîmes l'Islande; elle se présentait comme une haute pointe couverte de neige. Nous étions à la hauteur de 60°. On navigua vers la terre; et la sonde ne trouva point de fond sur cent cinquante brasses d'eau. La chaloupe, qui se mit en mer, fut forcée de revenir à bord par la quantité des glaces qui bordaient les côtes. Une forte brume y mit nos bâtimens même en danger, On fit route à l'ouest.

« Le 20, nous aperçûmes une terre haute, à laquelle on donna le nom de *Queen's Elisabeth Fore-*

head, ou *cap de la reine Élisabeth*; et, rangeant la côte au nord, nous découvrîmes une autre pointe avec un enfoncement, ou peut-être même un détroit entre les deux pointes : il fut nommé le *détroit de Frobisher*. Nous trouvâmes beaucoup de glaces; et nous tînmes le nord sans pouvoir arriver au détroit dont le vent nous écartait. Le 21, nous vîmes des masses de glace, qui nous obligèrent de porter à l'ouest pour nous en garantir; et le 26, par les 62° 2', nous découvrîmes une terre couverte de glace. Le 28, au matin, le temps se trouva fort embrumé; mais étant venu à s'éclaircir, il nous fit voir une terre entourée de glaces que nous prîmes pour celle de Labrabor. Nous mîmes le cap sur la côte; mais ne trouvant point de fond sur cent brasses, nous demeurâmes persuadés que ce n'était que de la glace sans aucune côte. Cependant le 30, nous découvrîmes un rivage dont nous nous approchâmes à la distance d'une lieue, pour chercher un havre. La baie se trouva pleine de glace; et la chaloupe qui s'avança près de la côte, à la longueur d'un câble, ne put trouver de fond sur cent brasses. Les courans étaient fort rapides. Le 31, à quatre heures du matin et d'un temps fort clair, nous vîmes une terre haute; mais étant plus près, nous trouvâmes que les glaces s'étendaient le long de la côte, dans une largeur d'environ cinq lieues, ce qui la rendait inaccessible. Le 1er août ayant été pris d'un calme, on mit la chaloupe en mer, et la sonde fut jetée à la distance d'environ deux encâ-

blures d'une grande île de glace. Elle donna seize brasses sur un fond pierreux : mais en sondant une seconde fois, on eut cent brasses sur un fond de sable. Le 2, l'île de glace se divisa tout d'un coup en deux pièces, avec un épouvantable fracas. Le 10, la chaloupe s'avança vers une île éloignée de la grande. Quatre hommes y descendirent en marée basse, et montèrent en haut de l'île ; mais la crainte d'être surpris de la brume les fit retourner à bord. Le 11, on entra dans le détroit, qui avait reçu le nom de *Frobisher*. Le 12, on fit voile vers une île à dix lieues de nous, qui fut nommée *Gabriel*, et l'on mouilla dans une baie sablonneuse qui fut nommée *Prior's bay*, la baie ou l'anse de Prieur. Le 13, on leva l'ancre pour aller mouiller dans une autre baie. On y fit de l'eau. Le 15 on retourna vers Prior's bay ; et le 16, après un calme de quelques heures, on se trouva pris dans les glaces, de l'épaisseur d'un pouce. Le 17, on s'approcha d'une île nommée *Thomas William*, à dix lieues de laquelle on tomba, le 18, sous une autre qui reçut le nom de *Burchard*.

« Le 19, d'un fort beau temps, deux officiers s'approchèrent de cette île, dans une chaloupe, avec huit hommes, pour observer s'il n'y avait point d'habitans. En abordant à la côte, ils aperçurent sept canots. Une juste défiance les ayant fait retourner à bord, on délibéra sur cet incident ; et le conseil fut d'avis de renvoyer la chaloupe avec cinq hommes, pour suivre de vue les sauvages. Un

de leurs canots ayant aperçu la chaloupe, se mit à la suivre le long de la côte; mais bientôt la vue d'un des navires parut effrayer les sauvages, et leur fit gagner la terre. Un Anglais sautant sur le rivage après eux, en saisit un, qui fut amené à bord. On le fit boire et manger; et, lorsqu'on le crut apprivoisé par ce traitement, on le remit à terre. Tous les autres, au nombre de dix-neuf, s'approchèrent du vaisseau dans leurs canots : ils parlaient tous avec assez de chaleur; mais nous n'entendîmes pas un mot de leur langage. De grands cheveux noirs, une face large, un nez plat et un teint basané, leur donnaient beaucoup de ressemblance avec les Tartares. Ils étaient vêtus, hommes et femmes, d'une sorte de robes, que nous prîmes pour des peaux de chiens marins. Les hommes avaient les joues et le tour des oreilles peints de raies bleues. Leurs canots étaient des mêmes peaux que leurs robes, et la quille de bois : ils nous parurent de la grandeur d'une chaloupe espagnole.

« Sur des apparences si tranquilles, nous ne fîmes pas difficulté de nous avancer au côté oriental de l'île, et d'envoyer quelques hommes à terre. Ils virent les huttes des sauvages; et quelques-uns de ces barbares ramèrent vers la chaloupe. Nos gens en prirent un qu'ils amenèrent à bord. On lui donna une sonnette et un couteau, dans l'espérance non-seulement de rendre ses compagnons plus familiers, mais de connaître, par l'impression que ce présent ferait sur eux, s'ils avaient déjà vu

des Européens. Frobisher chargea cinq hommes de le reconduire, non sur le rivage même, mais sur un rocher qui n'en était qu'à quelques pas : il ne fut pas obéi. Les cinq Anglais, affectant de ne rien craindre, allèrent jusqu'au rivage, et furent enlevés avec la chaloupe par une troupe de sauvages armés. Comme la nuit s'approchait, on n'eut aucune connaissance de leur malheur : mais lorsque le jour revint sans qu'on les eût vu paraître, on tira un coup de fauconneau, on sonna de la trompette; tous ces soins furent inutiles. Le conseil jugea qu'il ne fallait rien espérer de la violence pour sauver ces hommes. On prit le parti de sortir de la baie qui fut nommée *Five-Men-Bay*, c'est-à-dire, Baie des cinq hommes. Le 22 au matin, on retourna dans l'endroit même où les cinq hommes avaient eu l'imprudence de descendre. Quatorze canots se détachèrent de la côte, et vinrent assez proche de nous; mais nos signes et nos invitations ne purent les faire venir à bord. Cependant une sonnette qu'on leur montra, en fit approcher un qui fut pris avec le sauvage qu'il portait. Tous les autres ayant disparu aussitôt, nous perdîmes l'espérance de retrouver nos cinq hommes, et nous allâmes mouiller sous l'île Thomas William. »

Cette disgrâce, jointe à l'abondance des neiges, qui se trouvaient dès le matin épaisses d'un pied sur le tillac, ne laissa plus d'impatience aux Anglais que pour leur retour. Ils levèrent l'ancre le 26, et le jour suivant, ils étaient à la hauteur de l'île

Gabriel. Le 1er septembre, ils eurent la vue de l'Islande à huit lieues; mais les glaces ne leur permirent point d'y toucher. Le 25 ils passèrent les Orcades, et le 9 octobre ils entrèrent dans le port d'Harwich.

En arrivant à Londres, Frobisher n'eut à montrer, pour fruit de son expédition, que le sauvage qu'il avait pris, et un morceau de pierre noire qu'un matelot lui avait donné à bord; mais le hasard ou la curiosité ayant fait jeter cette pierre dans le feu, où l'on remarqua qu'elle rougissait, on l'éteignit dans du vinaigre, et l'on crut y reconnaître de petites veines d'or; elles furent mises à l'essai : on jugea que c'était de l'or réel. C'était assez pour se promettre d'immenses richesses, si l'on pouvait se procurer une grande quantité des mêmes pierres. L'avidité du gain fit naître une nouvelle ardeur pour la découverte du passage. Il se forma une compagnie qui sollicita des priviléges exclusifs, et la reine même se laissa éblouir par de si belles espérances. On fit aussitôt des préparatifs pour un second voyage. Frobisher obtint un vaisseau de l'état, nommé *l'Aide*, sur lequel il mit à la voile le 31 mai 1577, avec les deux navires *le Gabriel* et *le Michel*. Le journal de cette seconde entreprise n'a rien de curieux ni d'utile; la découverte ne fut pas poussée beaucoup plus loin que dans le premier voyage. Frobisher se contenta de prendre à bord cinq cents quintaux de la prétendue mine d'or. Après avoir fait d'inutiles recherches pour retrouver les cinq

hommes qu'il avait perdus, il reprit la route d'Angleterre avec deux sauvages qu'il avait enlevés, et le 24 septembre il arriva au petit port de Padston en Cornouailles, dans le vaisseau de la reine. Les deux autres navires s'étant séparés de lui, *le Gabriel* se rendit à Bristol; et *le Michel*, après avoir fait le tour de l'Écosse, entra dans le port d'Yarmouth.

Il paraît que les cinq cents quintaux de mine ne se trouvèrent bons à rien; cependant l'impression qui restait du premier morceau de pierre, et l'espoir de la découverte du passage, qui conservait encore toute sa force, eurent le pouvoir d'engager la reine à faire partir une flotte plus nombreuse. Après avoir donné le nom de *Meta incognita* aux pays nouvellement découverts, elle fit faire une maison portative, dont toutes les parties pouvaient se démonter, pour loger cent vingt hommes, dont quarante devaient être matelots, trente soldats, et le reste pour les mines. Ils devaient hiverner dans le canton d'où Frobisher avait tiré ses pierres d'or, et faire une nouvelle provision de marcassites. De quinze navires dont cette flotte fut composée, trois devaient demeurer sur la côte; et, pour donner plus de poids à l'entreprise, la reine honora Frobisher d'une chaîne d'or. Il sortit du port d'Harwich le 31 mai 1578; mais le journal de cette troisième navigation n'a d'intéressant que les disgrâces de la flotte. En arrivant sur les côtes du pays où l'on voulait s'établir, elle fut battue d'une tempête qui fit périr le vaisseau chargé de la maison mobile et des

provisions de la nouvelle colonie. D'autres bâtimens furent endommagés ou dispersés. On ne put même retrouver le détroit de Frobisher, ni la mine. Enfin tant de fatigues et de dangers n'aboutirent qu'à retourner en Angleterre, où l'on arriva vers la fin de septembre de la même année.

On assure que le capitaine Frobisher conserva, jusqu'au dernier moment de sa vie, l'espérance de découvrir un passage au nord-ouest; mais la cour l'ayant employé d'un autre côté, son troisième voyage fut la dernière entreprise qu'il tenta dans cette vue.

Dans le second de ses trois voyages, *le Gabriel* était commandé par Édouard Fenton, homme de naissance et fort aimé du comte de Warwick. Au troisième voyage, Fenton commandait *la Judith*, avec le titre de contre-amiral de la flotte. Il était si prévenu des avantages de cette entreprise, qu'ayant été chargé, en 1582, d'une expédition aux Indes orientales, il fit mettre, dans sa commission, un article qui l'autorisait à tenter la découverte d'un passage au nord-ouest vers la mer du Sud. Comme le principal objet de son voyage était de croiser sur les ennemis de sa nation, il prit sa route vers le Brésil, d'où il revint en Angleterre, après avoir défait une escadre espagnole; mais un de ses navires alla au détroit de Magellan, et il y passa pour une expédition qu'on ignore. Ellis lui attribue l'honneur d'avoir inspiré ses grands desseins au célèbre Jean Davis.

Davis était homme d'esprit, et d'une habileté reconnue dans la navigation. Ses lumières et l'autorité de Fenton lui firent prendre si vivement parti pour la probabilité d'un passage au nord-ouest, qu'il fut choisi en 1585, pour cette découverte, par une compagnie de riches négocians de Londres, sous la protection de plusieurs personnes du premier rang. On lui équipa deux navires : l'un *le Clair de Soleil,* de cinquante tonneaux ,et l'autre *le Clair de Lune,* de trente-cinq. Il partit de Portsmouth le 7 juin ; et le 20 du mois suivant il découvrit, proche de l'entrée du détroit qui a pris son nom, le pays qu'il nomma *Désolation.* Le 29 du même mois, ayant reconnu d'autres terres à 64° 15′ de latitude, il y aborda , et trouva un peuple bon et traitable, dont il reçut beaucoup de caresses. Il se trouva le 6 août, par les 66° 40′, en pleine mer : il mouilla dans une belle baie, près d'une montagne dont les pentes paraissaient de couleur d'or, et qu'il nomma *le mont Raleigh.* La rade reçut le nom de *Totness;* la côte septentrionale, celui de *cap Dyer,* et la méridionale, celui de *cap Walsingham.* Le 11 du même mois, il donna le nom de *cap de la Merci de Dieu* à la pointe la plus méridionale du pays. Ensuite, il entra dans un détroit, dans lequel il s'avança de soixante lieues au nord-nord-ouest, trouvant des îles au milieu, le passage fort bon des deux côtés, et des marques d'habitation sur les bords. La marée y montait de six ou

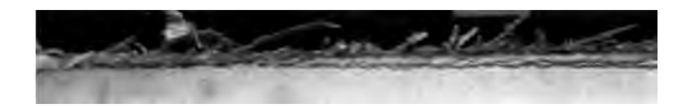
sept brasses; mais il ne put découvrir de quel côté elle venait. Le 21, il reprit la route d'Angleterre, où il arriva le 30 septembre dans le port d'Yarmouth.

Les Anglais sont persuadés que Davis fut le premier qui visita la côte occidentale du Groënland, et que ce fut sur cette côte qu'il s'avança jusqu'aux 64° 15′ de latitude, comme il monta de l'autre côté jusqu'aux 66° 40′. Cette expédition lui fit tant d'honneur, que dès l'année suivante on lui proposa un second voyage avec les mêmes navires, et deux autres, nommés *la Sirène* et *l'Étoile du Nord*, dont le premier était de cent tonneaux. Il fit voile de Darmouth le 7 mai 1586; et le 15 juin, il découvrit la terre par les 60° de latitude, et les 47° de longitude occidentale de Londres; mais les glaces ne lui permettant point d'en approcher, il fut obligé de retourner jusqu'aux 57° de latitude pour gagner et doubler la pleine mer. Le 29 du même mois, il découvrit une autre terre par les 64° de latitude et les 58° 30′ de longitude occidentale de Londres.

Il y fit quelque commerce avec les habitans du pays, dont il fait une peinture peu différente de celle qu'on a déjà donnée des Esquimaux ou des Groënlandais. Le pays lui parut entrecoupé de détroits et de golfes considérables. Il renvoya *la Sirène* en Angleterre vers le milieu de juillet; mais, continuant son voyage dans *le Clair de Lune*, il décou-

vrit, le premier août, un nouveau pays par les 66° 33′ de latitude, et les 70° de longitude occidentale de Londres. Il vit plusieurs golfes, sans y pénétrer; et, reprenant la route d'Angleterre le 19, il y arriva heureusement au commencement d'octobre.

Dans une lettre qu'il écrivit aussitôt à la Compagnie, il ne fit pas difficulté d'assurer « qu'il avait réduit le passage à une espèce de certitude, c'est-à-dire, qu'il devait être dans un des endroits qu'il avait reconnus, et qu'il marquait au nombre de quatre, ou qu'il n'y en avait aucun. Il ajoutait qu'à l'avenir on pourrait tenter cette découverte sans dépense, parce que la pêche suffisait seule pour fournir aux frais des expéditions. L'opinion qu'on avait de son mérite, soutenue par un langage si ferme, fit équiper une troisième escadre, composée du *Clair du Soleil*, de *l'Élisabeth* de Darmouth, et de *l'Hélène* de Londres. Il partit de Darmouth avec ces trois bâtimens, le 19 mai 1587. Dès le 14 du mois suivant, il découvrit quelques terres, dont on ne marque ni le nom, ni la hauteur; et le 16 il y mouilla dans un bon havre, où les habitans du pays ne se refusèrent point au commerce. Le 30, se trouvant par les 72° 12′ de latitude à l'ouest du Groënland, il donna le nom de *Sanderson's hope*, Espérance de Sanderson, à la pointe la plus septentrionale du pays qu'il avait devant les yeux. De là il s'avança vers l'ouest sans découvrir aucune terre. Le 17 juillet, il était à la vue du mont



Raleigh; et le 23 il mouilla au fond du golfe, où il donna aux îles le nom d'îles de Cumberland. Une furieuse tempête, qu'il essuya le 26, ne l'empêcha point de découvrir, le 30, entre les 62 et les 63° de latitude, un autre golfe, qu'il nomma golfe de Lumley. Enfin, la saison trop avancée l'obligea de retourner à Dármouth, où il arriva le 15 septembre.

Quoiqu'on ne fût pas beaucoup plus instruit sur la réalité du passage, Davis continua d'en soutenir la probabilité par le détroit auquel il avait donné son nom, et ne changea point d'idée jusqu'au tombeau. Montfort, qui n'était pas zélé partisan du passage même, avoue néanmoins que les argumens du capitaine Davis lui semblaient extrêmement plausibles. Le chevalier Humfroi Gilbert, savant d'un ordre distingué, composa un traité fort curieux pour les confirmer, et d'autres écrits, qui furent publiés dans le même temps, rendent témoignage que cette idée était alors celle des plus savans cosmographes, et des plus célèbres marins d'Espagne, de Portugal et d'Italie. Cependant, après la mort de Davis, les tentatives furent suspendues en Angleterre pendant quatorze ou quinze ans; et les chefs du commerce, occupés de leurs expéditions aux Indes orientales, s'en tinrent à l'opinion de la possibilité, en se reposant sur l'avenir d'une découverte dont on ne voit point qu'ils aient jamais perdu l'espérance.

Mais, avant la fin du même siècle, les Hollan-

dais conçurent que ce qui paraissait vraisemblable à tant d'habiles gens par le nord-ouest, ne devait pas être plus impossible par le nord-est. Le commerce de leur nation était borné aux mers de l'Europe; et peut-être ne serait-il jamais sorti de ces bornes si les Espagnols n'eussent pas enlevé leurs vaisseaux, en les traitant eux-mêmes avec la dernière rigueur. Cette tyrannie, qui semblait devoir causer leur ruine, devint, comme on l'a vu, la source de toutes leurs prospérités : elle leur fit naître l'idée d'aller chercher sous un autre ciel, et parmi des peuples barbares, les secours qui leur étaient refusés par leurs voisins. Faibles comme ils l'étaient encore, il fallait éviter la rencontre de deux ennemis aussi puissans que les Espagnols et les Portugais; et ce fut cette difficulté qui leur fit prendre la résolution de chercher une nouvelle route. Celle du nord-est, quoique tentée sans succès par Sébastien Cabot, leur parut la plus convenable à leurs vues. Ils savaient qu'après Cabot, le chevalier Hugues Willoughby avait pénétré, en 1553, jusqu'aux 72°; qu'en 1558, Étienne Burrough avait entrepris la même recherche; que Pert et Jakman, en 1580, avaient reconnu aussi des terres fort éloignées; mais pourquoi regarder toutes ces navigations comme le dernier terme de l'art et du courage des hommes? Ils se flattèrent qu'il était échappé quelque chose aux mesures d'un temps moins éclairé, et qu'en faisant route par le nord-est, ils pouvaient ranger ensuite la côte de

Tartarie, entrer dans les mers orientales, et passer aux Grandes-Indes, à la Chine, au Japon, aux Philippines et aux Moluques.

C'est Jacques Walt et Christophe Roelt, l'un trésorier, l'autre pensionnaire des États de Zélande, qu'on donne pour les premiers auteurs de cette grande entreprise. Ils s'unirent avec une société de marchands, dont les principaux étaient Baltazar Moucheron, Jean Janson, Charles, et Dirk Van Os, pour demander aux États-Généraux « la permission d'aller chercher par le nord un passage aux royaumes de Cathay et de la Chine. » Tels furent les termes de leur requête, qui leur fut accordée facilement. Aussitôt la société fit équiper trois vaisseaux, un dans le port d'Amsterdam, un en Zélande, et le troisième à Enckhuysen. La conduite de l'entreprise fut confiée à Guillaume Barentz, célèbre pilote du bourg de Schelling, qui prit un pêcheur du même lieu, avec sa barque, pour suivre inséparablement le premier vaisseau, s'il arrivait aux deux autres de s'en écarter.

Cette petite escadre ayant fait voile du Texel le 5 juin 1584, alla terrir dès le 23 à l'île de Kilduin, dépendante de la Moscovie. La nuit du 4 au 5 juillet, Barentz prit hauteur, le soleil étant alors au plus bas, c'est-à-dire, entre le nord-nord-est et l'est-quart-nord-est. Il se trouva par les 73° 25', à cinq ou six lieues de terre, sous la Nouvelle-Zemble. De là, gouvernant à l'est, il fit cinq ou six lieues, qui l'approchèrent d'une pointe de terre

assez basse, mais fort longue, à laquelle il donna le nom de *Langènes*. A l'est de cette pointe, il découvrit une grande baie déserte. Ensuite il remarqua deux anses entre un cap, qu'il nomma *Bak*, à quatre lieues de Langènes, et la pointe occidentale de cette baie, qui fut nommée *baie de Loms*. Le côté de l'ouest offre un très-beau port, qui a six, sept et huit brasses d'eau. On y trouva un vieux mât, que Barentz fit élever. Le nom de Loms, qu'il voulut donner à la baie, fut pris d'une espèce d'oiseaux aquatiques qu'il y vit en abondance, et qui, suivant la signification hollandaise du mot, sont extraordinairement lourds. Ils ont le corps si gros, en comparaison des ailes, qu'on est surpris qu'ils puissent enlever une si pesante masse. Ces oiseaux font leurs nids sur des montagnes escarpées, et ne couvent qu'un œuf à la fois. La vue des hommes les effarouche si peu, qu'on peut en prendre un dans son nid sans que les autres s'envolent ou quittent même leur situation.

De la baie de Loms on fit voile vers une île qui fut nommée *l'Amirauté*, dont la côte occidentale n'est pas nette, et ne permet d'approcher qu'avec beaucoup de précaution. Le 6, à minuit, on arriva sous un cap, qui fut nommé *Swarthoek*, cap Noir, par les 75° 29' minutes. Huit lieues plus loin, on se trouva sous une île qui reçut le nom de *Guillaume*, par les 75° 55'. La mer y avait jeté quantité de bois, et plusieurs de ces monstrueux poissons que les Français nomment *vaches marines*,

les Russes *morses*, et les Hollandais *walrusses*.

Le 9, on alla mouiller dans un havre de cette île, qui fut nommé *rade de Berenfort*, où l'on ne put se défendre de quelque frayeur en y apercevant un ours blanc. Plusieurs matelots se jetèrent dans la chaloupe, et le percèrent de coups de fusil; mais le furieux animal se sentant blessé, donna une scène fort extraordinaire aux Hollandais : il plongea d'abord, et revint plusieurs fois sur l'eau; ensuite il voulut se mettre à la nage. Les matelots firent avancer vers lui la chaloupe, et lui passèrent au cou une corde à nœud coulant, dans l'espérance de le prendre en vie et de le transporter en Hollande : alors il se débattit avec des efforts et des mouvemens terribles. On crut devoir lui donner un peu de relâche, en serrant moins le lacet, pour l'entraîner doucement après la chaloupe et le lasser par degrés; mais, lorsqu'il en fut proche, il s'y élança; il mit ses deux pates sur l'arrière, et d'un autre effort, il y entra jusqu'à la moitié du corps. Les matelots en eurent tant d'effroi, qu'ils s'enfuirent tous à l'avant, et chacun crut sa vie fort en danger. L'aventure qui les sauva n'est pas moins singulière. Lorsque l'ours semblait prêt à se jeter sur eux, il fut arrêté par sa corde, qui s'était accrochée à la penture du gouvernail. Un matelot prit ce temps pour s'avancer avec une demi-lance, et lui porta un si grand coup, que l'animal retomba dans l'eau. La chaloupe, qui se remit aussitôt à nager vers le vaisseau, l'entraîna facile-

ment; et ce nouvel exercice épuisa tellement sa vigueur, qu'on n'eut pas beaucoup de peine à le tuer. Sa peau fut apportée à Amsterdam.

Le 10 juillet, on reconnut une île, qui reçut le nom d'*île des Croix*, parce qu'on y en trouva deux grandes, sans aucune marque à laquelle on pût juger qui les y avait plantées. Elle est non-seulement déserte, mais remplie de rochers qui la rendent inhabitable, quoiqu'elle n'ait pas moins d'une demi-lieue de long de l'est à l'ouest. Elle a vers ses deux extrémités, des bancs de roche cachés sous l'eau. Huit lieues au-delà, par les 76° 30′, on arriva au cap de Nassau, pointe basse et unie, qui a devant elle un banc assez éloigné de terre. Barentz crut reconnaître une côte au nord-est : on voulut s'en approcher, dans l'opinion que c'était quelque terre inconnue au nord de la Nouvelle-Zemble; mais le vent étant devenu plus fort, on fut contraint d'amener toutes les voiles; et bientôt la mer se trouva si grosse, que pendant plus de seize heures on n'en put mettre aucune dehors. Le lendemain, le canot fut coulé à fond par un coup de mer. Vers trois heures après midi on se trouva dans la Nouvelle-Zemble, fort proche de terre. Le 13, on vit du haut des mâts une grande quantité de glaces; et le 14, par les 77° 45′, on se trouva près d'une surface de glace fort unie qui s'étendait à perte de vue. Barentz prit le parti de retourner sous la Nouvelle-Zemble, vers le cap de Nassau. Il arriva le 26 sous le cap de Troost; et le

29, étant par les 77°, la pointe la plus septentrionale de la Nouvelle-Zemble, qu'il nomma *Ys-hoek*, ou le cap des Glaces, lui restait droit à l'est. Le 13, ayant couru des bordées entre les glaces et la terre, il arriva aux îles, qui furent nommées *Iles d'Orange*, près d'une desquelles il trouva plus de deux cents morses couchés au soleil sur le sable. Les matelots, persuadés que ces animaux ne pouvaient se défendre sur terre, entreprirent d'en tuer quelques-uns pour en rapporter les dents; mais ils brisèrent leurs haches, leurs sabres et leurs piques, sans en pouvoir arrêter un seul ni remporter d'autre avantage que de se saisir d'une de leurs dents, qui fut cassée. Ils étaient résolus de retourner à cette espèce de combat avec quelques pièces de canon, lorsque le vent devint si impétueux, qu'il divisa les glaces en quantité de gros glaçons, sur l'un desquels on fut surpris de rencontrer un grand ours blanc, qui dormait. Plusieurs coups de fusil le blessèrent, mais ne l'empêchèrent pas de fuir et de se jeter dans l'eau, où la chaloupe le suivit : il fut tué; mais les glaçons qui continuaient de se rompre ne permirent point de s'en saisir.

Barentz jugea qu'il était impossible de forcer un obstacle de cette nature, et de pénétrer plus loin pour découvrir de nouvelles terres, d'autant plus que les matelots commençaient à se ressentir de leurs fatigues, et ne paraissaient pas disposés à risquer inutilement leur vie. Il résolut de reprendre la route par laquelle on était venu, dans l'espé-

rance de rejoindre les deux autres vaisseaux qui avaient tourné vers le Weigats, ou le détroit de Nassau. On mit à la voile le 1er août. Le 8, on se trouva sous une petite île basse, qui n'est éloignée que d'une demi-lieue de terre, et qui fut nommée l'*île Noire*, parce qu'elle parut de cette couleur. L'observation de la hauteur qui donna 71° 45', et la vue d'une grande anse, firent juger à Barentz que c'était à cette île qu'Olivier Beunel avait abordé avant lui, et qu'il avait nommée *Constintsarch*. A trois lieues de là on découvrit une petite pointe sur laquelle il y avait une croix, et qui en reçut le nom. Ensuite ayant rangé la côte pendant quatre lieues, on doubla une autre petite pointe derrière laquelle on découvrit une grande anse; elle fut nommée *le cinquième Cap* ou *cap Saint-Laurent*. Trois lieues au-delà, un autre cap fut nommé *cap du Bastion*. Quelques matelots qui descendirent au rivage, y trouvèrent non-seulement une croix entourée d'un monceau de pierres sur une roche noire, mais encore six sacs de farine de seigle nouvellement enterrés. Cette découverte ne put leur laisser aucun doute qu'il n'y fût venu des hommes que leur arrivée avait peut-être fait fuir. La curiosité les ayant portés plus loin, ils trouvèrent à deux cents pas du même lieu une autre croix et trois maisons bâties de bois, à la manière du nord, où quelques douves abandonnées leur firent connaître qu'il y avait sur cette côte une pêcherie de saumon. Ils virent aussi cinq ou six cercueils, près d'autant de fosses

nouvellement remplies de pierres. Cette anse, qui forme un fort beau port à l'abri de tous les vents, fut nommée *port de la Farine.* L'observation de la hauteur y donna 70° 45'. Entre ce port et le cap du Bastion, il se trouve une baie que Barentz nomma *Saint-Laurent*, et qui est aussi fort belle, mais à l'abri des seuls vents de nord-est et de nord-ouest.

Le 12 on découvrit deux petites îles dont la dernière, qui n'est qu'à une lieue de terre, fut nommée *Sainte-Claire.* Le 15, vers trois heures après midi, on était par les 69° 15'; et deux lieues plus loin, à l'est, on reconnut les îles de Matfloé et de Delgoi. Un heureux hasard y fit arriver le même jour les deux autres navires qui revenaient du détroit de Nassau, et qui, voyant paraître celui de Barentz, jugèrent d'abord qu'il avait fait le tour de la Nouvelle-Zemble, et qu'il était revenu par le même détroit. Après s'être communiqué mutuellement leurs aventures et leurs découvertes, ils appareillèrent ensemble pour la Hollande, où ils arrivèrent le 16 septembre dans le port d'Amsterdam.

Le rapport du vaisseau de Zélande et de celui d'Enckhuysen donna l'espérance de trouver un passage par le détroit de Nassau; et l'autorité du célèbre Linschoten, qui avait été du voyage en qualité de commis, donna tant de poids à cette opinion, que les États-Généraux et le prince d'Orange s'engagèrent volontiers à faire équiper d'autres vaisseaux, non-seulement pour continuer la recherche du passage, mais pour tenter même quel-

que commerce dans les lieux où l'on pourrait rencontrer des habitans. Les négocians eurent la liberté d'y envoyer les marchandises qu'ils jugèrent convenables, avec des commis pour la vente ou les échanges, et furent exemptés de toutes sortes de droits. La conduite de cette seconde navigation fut confiée à Pierre Plancius, cosmographe renommé : ce fut lui qui traça la route, et qui marqua les situations de la Tartarie, du Cathay et de la Chine.

La nouvelle escadre fut composée de sept vaisseaux qui devaient passer par le Weigats, pour arriver aux mers orientales. Deux étaient d'Amsterdam, deux de Zélande, deux d'Enckhuysen et un de Rotterdam. On en chargea six de diverses sortes de marchandises et d'argent. Le septième, qui n'était qu'un yacht, eut ordre d'apporter des nouvelles des six autres lorsqu'ils auraient doublé le cap de Tabin, qu'on regarde comme la dernière pointe de la Tartarie, ou du moins lorsqu'ils seraient assez avancés pour pouvoir prendre leur cours vers le sud, et pour n'avoir plus rien à craindre des glaces. Barentz fut encore nommé *chef* et *pilote* du plus grand des vaisseaux d'Amsterdam ; mais on lui donna pour conseil et pour commis, Jacques Heemskerck, le même qui s'acquit tant de réputation en 1607, dans un combat entre les Espagnols et les Hollandais, sous le canon de la forteresse de Gibraltar. Gérard de Veer s'embarqua aussi sur le même vaisseau, et c'est à lui qu'on doit le journal de ce voyage.

Cette belle escadre partit du Texel le 2 juillet 1595; et le 14, elle eut la vue des côtes de Norvège. Il ne lui arriva rien de remarquable jusqu'au 14 août, qu'ayant pris hauteur, elle se trouva par les 70° 47'. Le 18, on reconnut deux îles, auxquelles on donna les noms du Prince Maurice de Nassau et du comte Frédéric son frère. Le même jour, à six heures du soir, on découvrit le détroit de Nassau.

Depuis les 70 degrés jusqu'au détroit, on ne cessa point d'avancer au travers des glaces; mais le canal qui sépare le cap des Idoles et la terre des Samoïèdes, s'en trouva si rempli, qu'il parut impossible d'y pénétrer. On prit le parti d'entrer dans une baie, qui fut nommée *Traans bay* (baie de l'huile de baleine). Le 21, Barentz fit descendre cinquante hommes pour reconnaître les terres. A peine eurent-ils fait deux lieues, qu'ils trouvèrent plusieurs traîneaux chargés de fourrures, d'huile de baleine, et d'autres marchandises de même nature. Ils observèrent aussi des traces d'hommes et de rennes. D'ailleurs, quelques idoles qu'on découvrait sur le cap devaient leur faire juger que si le pays n'avait point d'habitans fixes, il était du moins fréquenté par quelque peuple éloigné ou voisin. Ils se flattèrent qu'à force de pénétrer, ils pourraient découvrir enfin des maisons et quelque être de forme humaine, qui leur apprendrait l'état de la mer et de la navigation dans ces horribles parages; mais, après avoir marché long-temps, ils

s'affligèrent d'avoir perdu leurs peines. Cependant une partie de ces aventuriers s'étant avancée vers le rivage, trouva un chemin praticable dans un marais, où l'eau, qu'ils eurent d'abord jusqu'à mi-jambes, ne les empêcha point de sentir un terrain ferme. Ensuite ils ne l'eurent que jusqu'au-dessus de leurs souliers. Lorsqu'ils se virent au bord de la mer, leur joie fut d'autant plus vive, que n'y apercevant pas beaucoup de glaces, ils se flattèrent qu'on pourrait les traverser. Cette découverte les fit retourner promptement à bord. Barentz avait aussi fait avancer l'yacht à force de rames, pour reconnaître si la mer de Tartarie était ouverte; mais ce bâtiment n'ayant pu vaincre l'obstacle des glaces, se rendit sous le cap de la Croix, d'où quelques matelots de l'équipage gagnèrent par terre le Twisthoek ou cap de Dispute. Là, ils observèrent que les glaces de la mer de Tartarie s'étaient amoncelées le long de la côte de Russie et de la pointe du Weigats. Le 23, ils rencontrèrent une barque de Petzora, construite d'écorces d'arbres cousues ensemble, qui revenait du nord avec des dents de morses, de l'huile de baleine, et des oies, pour en charger des bâtimens de Russie qui devaient venir par le Weigats. Les Russes qui la conduisaient firent entendre que ces bâtimens devaient prendre leur tour par la mer de Tartarie, et passer devant le fleuve Oby, pour aller hiverner, suivant leur usage annuel, à Ugolita, place de Tartarie. Ils ajoutèrent que la sortie du détroit ne serait tout-à-

fait fermée par les glaces, que dans l'espace de deux mois ou deux mois et demi, mais qu'alors on pourrait aller en Tartarie sur les glaces, par une mer qu'ils nommaient *de Marmora.*

Ces Russes firent présent aux Hollandais de plusieurs oies grasses; et quelques-uns d'entre eux consentirent volontiers à les reconduire jusqu'à leur vaisseau. En y arrivant, ils marquèrent beaucoup d'admiration à la vue d'une si grande masse, et de la manière dont elle était équipée. Ils la visitèrent curieusement. On leur servit de la viande, dont ils ne voulurent pas goûter; mais ils mangèrent avidement du hareng-pec, qu'ils avalaient tout entier, avec la tête et la queue. Ils furent menés dans l'yacht à la baie.

Le 31, on prit la route de la côte septentrionale du Weigats, où l'on trouva plusieurs de ces hommes à demi sauvages, qui sont connus sous le nom de *Samoïèdes.* Quelques Hollandais ayant fait près d'une lieue dans les terres, en découvrirent tout d'un coup vingt, dont le brouillard leur avait caché la vue, et qui semblaient se disposer à les percer de leurs flèches. Mais l'interprète s'avança sans armes, et leur dit en langue russe : « Ne tirez pas; nous sommes amis de votre nation. » Alors un des Samoïèdes mit à terre son arc et sa flèche, et salua les Hollandais par une profonde inclination de tête. Aux questions qu'on lui fit sur la mer qui suivait à l'est le détroit du Weigats, il répondit qu'après avoir passé une pointe, éloignée d'environ cinq

jours de chemin, et dont il marquait la position au nord-est, on trouverait une vaste mer au sud-est. Il ajouta qu'à la vérité il ne devait pas cette connaissance à ses propres yeux, mais qu'un officier de sa nation avait été jusqu'à cette mer avec un corps de troupes.

Ces Samoïèdes ne paraissent avoir de barbare que leur habillement. Ce sont des peaux de rennes, qui les couvrent de la tête aux pieds. A l'exception des chefs, qui ont la tête couverte d'une sorte de bonnets de drap, doublés avec des fourrures, tous les autres ont des bonnets de peau de rennes, dont le poil est en dehors, et qui prennent fort juste autour de la tête. Ils portent les cheveux longs, réduits en une seule tresse, qui leur pend sur le dos par-dessus leur robe. Ils sont de petite taille, ils ont le visage large et plat, les yeux petits, les jambes courtes, les genoux en dehors. Ils sont légers à la course, petits, rusés, et défians pour les étrangers. Quoique dans cette première entrevue les Hollandais leur eussent marqué beaucoup de confiance et d'amitié, ils gardèrent tant de précautions lorsqu'ils les revirent descendre du rivage, qu'ils ne leur permirent pas même d'observer de près leurs arcs. Ils avaient près d'eux quelques traîneaux attelés d'un ou deux rennes, qui semblaient toujours prêts à partir. Un coup de mousquet qu'un matelot tira vers la mer, causa des mouvemens furieux parmi les Samoïèdes et des rennes. Cependant ils redevinrent tranquilles lors-

que le bruit eut cessé. Il se fit diverses échanges des marchandises qu'on avait à bord, pour de l'huile de baleine et des peaux. Enfin lorsqu'on se fut séparé avec une satisfaction mutuelle, un Samoïède courut au rivage pour demander une statue fort grossière, qu'un Hollandais avait emportée; et, ne la retrouvant point aussitôt, il sauta légèrement à bord, où il fit entendre que celui qui l'avait prise s'était rendu fort coupable. On la lui rendit : il la déposa d'abord sur une petite hauteur du rivage, et bientôt on la vint enlever dans un traîneau. Quelle que fût la religion de ces peuples, les Hollandais jugèrent que ces statues étaient leurs divinités. On en avait déjà vu plus d'une centaine sur la pointe du Weigats; et c'était cette raison qui l'avait fait nommer *le cap des Idoles* : elles étaient un peu arrondies par le haut, avec une petite élévation qui servait de nez, deux petits trous au-dessus pour marquer les yeux, et un autre sous le nez pour représenter la bouche. De petits tas de cendres et d'ossemens qu'on remarquait devant elles firent connaître que les Samoïèdes leur faisaient des sacrifices.

Les Hollandais ayant remis à la voile le 2 septembre vers six heures du matin, se trouvèrent deux heures après à la distance d'une lieue du Twisthoek, à l'est de ce cap; et, courant au nord jusqu'à midi, ils firent environ six lieues. Ensuite ils rencontrèrent tant de glaces, une brume si noire, et des vents si variables, qu'après avoir été

contraints de faire de petites bordées, ils prirent le parti de dériver à l'est d'une île, qu'ils nommèrent *l'île des États*. Ils y descendirent, attirés par la vue d'une multitude de lièvres, dont ils tuèrent un grand nombre; mais cet amusement fut suivi d'une scène si terrible, que, pour n'en supprimer aucune circonstance, elle doit être représentée dans le style naïf du voyageur.

« Le 6 septembre, dit Gérard de Veer, quelques matelots retournèrent à l'île des États pour y chercher une sorte de pierres cristallines, dont ils avaient déjà recueilli quelques-unes. Pendant cette recherche, deux de ces matelots étant couchés l'un auprès de l'autre, un ours blanc fort maigre s'approcha doucement d'eux, et saisit l'un par la nuque du cou. Le matelot ne se défiant de rien, s'écria : *Qui est-ce qui me prend ainsi par-derrière?* Son compagnon, qui tourna la tête, lui dit : *Oh! mon cher ami, c'est un ours;* et se levant vite, il prit sa course et s'enfuit. L'ours mordit ce malheureux en divers endroits de la tête, et la lui ayant fracassée, il se mit à lécher le sang. Les autres matelots, qui étaient à terre au nombre de vingt, accoururent aussitôt avec leurs fusils et leurs piques. Ils trouvèrent l'ours qui dévorait le corps, et qui, les voyant paraître, courut à eux avec une fureur incroyable, se jeta sur un d'entre eux, l'emporta et le déchira bientôt en pièces. L'horreur et l'effroi dont ils furent pénétrés leur firent prendre à tous la fuite.

« Ceux qui étaient demeurés à bord les voyant

fuir et revenir vers la mer, se jetèrent dans les canots pour les aller recevoir. En arrivant au rivage, et lorsqu'ils eurent appris cette pitoyable aventure, ils encouragèrent les autres à retourner avec eux au combat, pour attaquer tous ensemble le furieux animal; mais plusieurs ne pouvaient s'y résoudre. « Nos compagnons sont morts, disaient-« ils; il ne s'agit plus de leur conserver la vie. Si « nous pouvions l'espérer encore, nous irions avec « autant d'ardeur que vous; mais qu'avons-nous à « prétendre? une victoire sans honneur et sans « avantage, pour laquelle il faut braver un affreux « péril. » Malgré ces raisons, il y en eut trois qui s'avancèrent un peu pendant que l'ours continuait de dévorer sa proie, sans se mettre en peine de voir près de lui trente hommes ensemble. Les trois étaient Cornelis Jacobsz, pilote, Hans van Uffelen, écrivain du vaisseau de Barentz, et Guillaume Gysen, pilote de l'yacht. Les deux pilotes ayant tiré trois coups sans toucher l'animal, l'écrivain s'avança un peu plus, et lui en tira un dans la tête, proche de l'œil. Sa blessure même ne lui fit pas quitter prise; et, tenant le corps par le cou, il eut encore la force de l'enlever tout entier. Cependant on vit alors qu'il commençait à chanceler; et l'écrivain allant droit à lui avec un Écossais, ils lui donnèrent plusieurs coups de sabre, et le coupèrent en pièces, sans pouvoir lui faire abandonner sa proie. Enfin Gysen lui donna sur le muffle un grand coup de la crosse de son fusil, qui le fit tomber sur le côté;

et l'écrivain, sautant aussitôt dessus, lui coupa la gorge. Les deux matelots, à demi dévorés, furent enterrés dans l'île, et la peau de l'ours fut apportée à la Compagnie d'Amsterdam. »

On leva l'ancre le 9; mais les glaces qui venaient battre les flancs des vaisseaux, et qui bouchaient de toutes parts le passage, obligèrent le soir de revenir mouiller dans le même lieu. L'*Amiral* et l'yacht touchèrent sur des rochers, qu'ils ne laissèrent pas de franchir heureusement. Trois jours après, on fit route encore vers la mer de Tartarie, sans pouvoir forcer l'obstacle des glaces. Enfin l'on prit le parti de retourner au Weigats. Le 14, il parut que le temps devenait plus doux : le vent souffla du nord-ouest, et les courans descendirent avec rapidité de la mer de Tartarie. Le même jour on traversa de l'autre côté du Weigats, vers la terre-ferme, pour sonder le canal, et l'on entra jusqu'au fond du golfe, derrière une île qui fut nommée la Queue, où l'on trouva une petite maison de bois et un grand canal. Le 15, on eut un assez beau temps pour se flatter de pouvoir continuer le voyage, et tenter une seconde fois d'entrer dans la mer de Tartarie; mais Barentz en jugea tout autrement, et demeura sur ses ancres. En effet, le matin du 25 on vit les glaces rentrer dans le Weigats, du côté de l'est. Il fallut se hâter de mettre à la voile, et sortir par l'ouest du détroit, pour reprendre la route des Provinces-Unies. Le 3 octobre on découvrit l'île de Wardhuys à la côte

de Laponie; et le 18 novembre, après quatre mois et seize jours de navigation, on rentra heureusement dans la Meuse.

L'inutilité de ces deux voyages refroidit si peu les chefs de l'entreprise, qu'ils délibérèrent aussitôt sur les moyens d'en faire un troisième; mais leurs hautes-puissances refusèrent de l'autoriser par leur commission; elles se contentèrent de faire publier que si quelques villes, quelques sociétés, ou quelque particulier même, voulaient faire les frais du voyage, loin de s'y opposer, elles donneraient une récompense considérable à ceux qui, se croyant sûrs d'avoir rempli leur objet, en apporteraient des preuves qui ne souffrissent pas d'objections; et la somme fut fixée.

Le conseil de ville d'Amsterdam, dont l'ardeur n'avait fait qu'augmenter, profita aussitôt de cette permission pour faire équiper deux vaisseaux; et les équipages furent engagés à des conditions avantageuses; mais, autant qu'il fut possible, on évita de prendre des gens mariés, dans la crainte qu'un excès d'affection pour leur femme ou leurs enfans ne les fît trop penser au retour. Heemskerck fut choisi, comme dans le voyage précédent, pour maître et premier commis; Barentz, pour premier pilote, et Jean Cornelis Ryp, pour commis du second vaisseau. Les deux bâtimens se trouvèrent prêts au commencement du mois de mai 1596.

Ils partirent du Vlie le 18, et dès le 30 ils se trouvèrent par la hauteur de 69° 24'. On observe

non-seulement qu'ils n'eurent point de nuit le 1er juin, mais que le jour suivant, à dix heures et demie du matin, ils virent un spectacle fort étrange. Le soleil avait de chaque côté une parélie, et ces trois soleils étaient traversés par un arc-en-ciel. En même temps, on voyait deux autres arcs-en-ciel, l'un qui entourait les soleils, et l'autre qui traversait la circonférence du vrai soleil, dont la plus basse partie était élevée de 28° sur l'horizon. A midi, l'observation donna 71°.

Le 5 juin, on fut si surpris de voir déjà les glaces, qu'on les prit d'abord pour des cygnes. C'étaient de véritables bancs de glace qui s'étaient détachés, et qui flottaient au hasard. Le 7, on se trouva par les 74°, naviguant le long des glaces, que le mouvement du vaisseau écartait en avant, comme si l'on eût couru entre deux terres, et l'eau était aussi verte que de l'herbe. On se crut proche du Groënland. A mesure qu'on avançait, la glace devenait plus épaisse. Le 9, on découvrit, par les 74° 30', une île qui parut longue d'environ cinq lieues. Quelques matelots allèrent à terre le 11, et trouvèrent quantité d'œufs de mouettes. Ensuite ils montèrent au sommet d'une montagne fort escarpée, d'où ils ne descendirent qu'avec une frayeur égale au danger, à la vue des pointes de rochers qu'ils avaient au-dessous d'eux, et sur lesquelles ils ne pouvaient tomber sans se briser mille fois. Ils furent obligés de se coucher sur le ventre, pour se laisser couler dans cette posture. Barentz, qui les

voyait du rivage où il était resté, douta long-temps de leur vie, et leur fit des reproches d'autant plus amers, que le fruit de leur témérité s'était réduit à voir des précipices et des lieux déserts. Un ours blanc, qu'ils tuèrent après un combat de deux heures, fit donner à l'île le nom de *Beeren eiland*, c'est-à-dire île aux Ours. Il fut écorché, et sa peau n'avait pas moins de douze pieds de long.

Le 17 et le 18, on continua de trouver beaucoup de glaces, au travers desquelles il fallut passer pour arriver à la pointe du sud de l'île; mais on fit d'inutiles efforts pour la doubler. Le 19, on découvrit une autre terre, où l'observation de la hauteur donna 80° 11′. Le pays dont on avait la vue était fort vaste; on rangea la côte vers l'ouest jusqu'aux 79° 30′, où l'on trouva une fort bonne rade, dont un vent de nord-est, qui soufflait de terre avec violence, ne permit pas d'approcher.

Le 21, on jeta l'ancre à vue de terre. Pendant que l'équipage de Barentz était allé prendre du lest à la côte occidentale, un ours blanc entra dans l'eau, et nagea vers son bâtiment. Aussitôt l'équipage, abandonnant son travail, se jeta dans la chaloupe et dans deux canots, pour aller droit à l'animal. Il prit alors le large, et nagea plus d'une lieue. On le suivit. La plupart des armes dont on le frappa se brisèrent sur son corps. Enfin, il frappa de ses pates avec tant de force contre l'étrave d'un des canots, que, s'il eût pris de même ce petit bâti-

ment par le milieu, il l'aurait coulé à fond; mais il fut tué dans ce moment, et porté à bord. Sa peau avait treize pieds de long.

Plus loin, on eut la vue de deux îles qui s'étendaient à l'est. Du côté opposé, c'est-à-dire vers l'ouest, on découvrit un grand golfe, qui avait au centre une île remplie d'oies sauvages et de leurs nids. Heemskerck et Barentz ne doutèrent point que ces oies ne fussent les mêmes qu'on voit venir tous les ans en fort grand nombre dans les Provinces-Unies, surtout au Wieringen dans le Zuyderzée, dans la Nord-Hollande et dans la Frise, sans qu'on eût pu s'imaginer jusqu'alors où elles faisaient leur ponte. Quelques mauvais physiciens avaient écrit que les œufs de ces oiseaux étaient les fruits de certains arbres d'Écosse, qui croissaient sur les bords de la mer; que ceux qui tombaient à terre se cassaient, au lieu que ceux qui tombaient dans l'eau ne manquaient pas d'éclore aussitôt; et que les jeunes oies nageaient en sortant de leur coque.

Heemskerck et Barentz se crurent sur les côtes du Groënland; mais l'éditeur du journal fait observer, d'après les connaissances qui ont succédé, que le pays où ces deux navigateurs se trouvaient, est le Spitzberg, grande terre située entre le Groënlaud et la Nouvelle-Zemble, et qu'elle s'étend depuis le 77ᵉ degré jusqu'au-delà du 80ᵉ, c'est-à-dire en longueur, plus de soixante lieues d'Allemagne;

elle est sous un climat que l'excessive rigueur du froid rend inhabitable. On y a vu quelquefois, au 13 le juin, les glaces encore si fortes à l'entrée des ports, et le long des côtes, que les vaisseaux n'y pouvaient passer. La neige même, qu'on y voit toujours en certains endroits, était si peu fondue dans les autres, que les rennes, n'y pouvant trouver à paître, y étaient tout décharnés. Cette contrée paraît hérissée de hautes montagnes, toujours couvertes de neige; et dans les plaines qui les entrecoupent, on ne voit point d'arbres ni de buissons. La seule production qu'on y connaisse est une mousse courte, moins verte que jaunâtre, au travers de laquelle percent de petites fleurs bleues; et les seules animaux qu'on y voie sont des ours blancs, plus grands que des bœufs, des rennes, et des renards blancs ou gris.

Le 23 juin une partie des équipages étant descendue pour observer la variation de l'aiguille, on fut encore alarmé par la vue d'un grand ours blanc, qui nageait vers les vaisseaux; mais les cris dont on fit retentir aussitôt les côtes lui firent prendre une autre route. On rangea la côte et l'on découvrit un autre golfe. Mais le 29, on fut obligé de s'éloigner de la côte pour se garantir des glaces. On revint ainsi par les 76° 50', et le premier juillet, on eut encore la vue de l'île aux Ours. Là, Cornelis et les autres officiers de son vaisseau se rendirent sur celui de Barentz. Dans un conseil, où l'on ne put s'accorder sur la route, il fut réglé que chacun

prendrait celle qui serait conforme à ses lumières. Cornelis, suivant des préventions dont il n'était jamais sorti, retourna par les 80°, dans l'opinion qu'il pourrait passer à l'est des terres qui s'y trouvent, et mettre ensuite le cap au nord.

Barentz, au contraire, fut déterminé par les glaces à courir au sud. Le 17 juillet, s'étant trouvé par les 64° 40′ il reconnut à midi la Nouvelle-Zemble; le 19, il vit l'île des Croix, sous laquelle il mouilla le 20, parce que les glaces fermaient le passage. Huit de ses matelots descendirent à terre, dans le seul dessein de visiter les croix, et s'assirent au pied de la première pour s'y reposer. En allant vers la seconde, ils aperçurent deux ours levés contre la croix même, sur leurs pates de derrière, qui semblaient les observer. Ils ne pensèrent qu'à fuir, à l'exception de l'un d'eux, qui les arrêta, en menaçant d'enfoncer dans le corps du premier qui prendrait la fuite une gaffe qu'il avait en main. L'expérience lui avait appris qu'il fallait demeurer en troupe pour effrayer les ours par des cris. En effet, lorsqu'ils se furent mis à crier ensemble, ces animaux s'éloignèrent. Le 6 août, il doubla le cap de Nassau; et le 7, il se vit sous le cap de Troost, qu'il cherchait depuis long-temps.

Une brume des plus noires l'obligea d'amarrer son vaisseau à un banc de glace de cinquante-deux brasses d'épaisseur mesurée, c'est-à-dire qu'elle en avait trente-six de profondeur dans l'eau. En se promenant sur le pont, toujours amarré au même banc,

il entendit un animal souffler, et bientôt il vit un ours à la nage qui cherchait à s'élancer dans le navire. Il cria : Tout le monde sur le pont. L'équipage y fut à peine, qu'on vit l'ours appuyant déjà ses griffes sur le bâtiment, et faisant ses efforts pour y monter. Des cris perçans, qui furent poussés tout à la fois, semblèrent effrayer l'animal : il se retira ; mais ce fut pour revenir fièrement par-derrière le banc de glace. On avait eu le temps d'étendre sur les hauts du navire la voile de la chaloupe ; et les plus hardis étaient avec leurs fusils. L'ours fut blessé ; et la neige qui tombait en abondance ne permit point de le suivre pour s'assurer de sa mort.

Cependant, les glaces s'étant séparées le jour suivant, et les glaçons commençant à flotter, on admira la pesanteur du grand banc, que les autres heurtaient sans pouvoir l'ébranler. Mais dans la crainte de demeurer pris au milieu de tant de masses, Barentz se hâta de quitter ce parage. Le péril était déjà pressant, puisqu'en marchant, le vaisseau faisait craquer la glace bien loin autour de lui. Enfin l'on s'approcha d'un autre banc, où l'on porta vite une ancre, pour s'y amarrer jusqu'au soir. Après midi, les glaces recommencèrent à se rompre avec un bruit si terrible, que l'auteur n'entreprend pas de l'exprimer. Le vaisseau avait le cap au courant qui charriait des glaçons ; il fallut filer du câble pour se retirer. On compta plus de quatre cents gros bancs de glace qui étaient enfon-

cés de dix brasses dans l'eau, et qui n'avaient que deux brasses de hauteur au-dessus. Comme le seul parti était de s'amarrer de banc en banc, on en vit un dont le haut s'élevait en pointe, avec l'apparence d'un clocher; et, s'y étant avancé, on lui trouva trente-deux brasses de hauteur; vingt dans l'eau, et douze au-dessus. Le 11, on s'approcha d'un autre qui avait dix-huit brasses de profondeur, et dix au-dessus de l'eau. Le 12, Barentz crut devoir employer toutes sortes d'effort pour s'avancer vers la côte. Non-seulement il craignait d'être emporté par les glaces, mais il jugea que, lorsqu'il serait une fois sur quatre ou cinq brasses d'eau, les plus gros bancs ne pourraient plus l'approcher. L'endroit vers lequel il s'avança offrait une grande chute d'eau qui descendait des montagnes. Il ne put aller fort loin; et, se voyant obligé d'amarrer encore aux bancs, il nomma ce lieu le petit lac des Glaces. Le 13, au matin, on vit partir de la pointe orientale un ours blanc qui venait vers le navire. Quelques coups de fusil lui cassèrent une jambe; mais sa blessure ne l'ayant point empêché de retourner à terre, plusieurs matelots y descendirent dans la chaloupe, le suivirent et le tuèrent.

Le 15, on s'approcha de l'île d'Orange, où le vaisseau se trouva presque aussitôt pris dans les glaces, avec le plus grand danger d'y périr. Il se dégagea heureusement, en s'avançant vers la terre. Mais pendant que l'équipage était occupé de ce travail, le bruit réveilla un ours qui dormait à peu de

distance. Il courut d'abord vers le vaisseau, et le travail fut abandonné pour se défendre. L'ours reçut quelques coups de fusil qui le firent fuir de l'autre côté de l'île, où il se plaça sur un banc de glace. Il y fut suivi; et la vue de la chaloupe le fit sauter dans l'eau pour gagner le bord de l'île à la nage. On lui coupa le passage; et d'un coup de hache sur la tête on lui fit une profonde blessure. Le matelot qui l'avait frappé voulut redoubler le coup; mais chaque fois qu'il levait sa hache, l'animal plongeait assez adroitement pour l'éviter; et ce ne fut pas sans peine qu'on parvint à le tuer.

Le 16, dix hommes eurent le courage de se mettre dans la chaloupe pour traverser les glaçons vers la Nouvelle-Zemble. Ils montèrent en chemin sur les plus hautes glaces, qui formaient une petite montagne; et là, ils prirent hauteur, dans la vue de s'assurer de leur position. Ils trouvèrent que le continent leur demeurait au sud. Dans le même temps, ils virent les eaux ouvertes au sud-est, et ne doutant plus alors du succès de l'entreprise, ils revinrent avec une extrême impatience pour en informer Barentz. On appareilla le 18; mais, après beaucoup de vains efforts, on fut obligé de revenir au lieu d'où l'on était parti. Cependant, le 12, on doubla le cap du Désir, et l'espoir se ranima; les glaces forcèrent encore de reculer. Le 21, on trouva le moyen de pénétrer assez loin dans le port des glaces, et l'on y passa tranquillement la nuit sur les ancres. Le lendemain,

lorsqu'il en fallut sortir, on rencontra un grand banc de glace auquel on fut contraint d'amarrer. Quelques matelots montèrent dessus, et firent un récit fort singulier de sa figure. Il était couvert de terre au sommet, et l'on y trouva près de quarante œufs. Sa couleur n'était pas non plus celle de la glace; c'était un vrai bleu céleste. Sa hauteur était de dix-huit brasses sous l'eau, et de dix au-dessus.

Le 25, vers trois heures après midi, la marée recommençant à charrier des glaçons, on se crut par le sud de la Nouvelle-Zemble, vers l'ouest du Weigats. Comme on avait passé la Nouvelle-Zemble, et qu'on ne trouvait aucun passage ouvert, l'espérance de pénétrer plus loin semblait absolument évanouie, et Barentz pensait à retourner en Hollande, lorsque, arrivant à la baie des courans, le vaisseau fut arrêté par une si forte glace, qu'on le vit forcé de reculer. Le 26, étant entré dans le port des glaces, on y demeura pris au milieu des glaçons qui flottaient de toutes parts. Trois hommes, qui se mirent dessus pour faire des ouvertures, faillirent d'être emportés, et ne dûrent leur salut qu'à l'assistance du ciel. Cependant on s'avança, le soir du même jour, à l'ouest du port des glaces; mais les glaçons s'étant rejoints pendant la nuit avec un redoublement d'épaisseur, on comprit que le sort le plus favorable auquel on pût s'attendre était d'hiverner dans cette région d'horreur. C'est ici que commence la peinture d'une situation sans exemple.

Le 27, les glaçons recommencèrent à flotter, et le vent, qui tourna au sud-est, en détachant encore plus, les pressait avec tant de violence contre l'avant du vaisseau, qu'ils lui donnaient en longueur un mouvement de vibration fort dangereux. Dans ce péril, qui ne faisait qu'augmenter, on mit la chaloupe en mer comme une ressource pour l'extrémité. Les glaçons s'écartèrent un peu le 28 ; mais tandis qu'on observait les dommages que le vaisseau avait soufferts le jour précédent, il s'ouvrit par le haut, avec un si grand bruit, que tout le monde se crut près de périr. Vers le soir, on remarqua que les glaçons s'entassaient les uns sur les autres; et le 29, il s'en était accumulé de si grands monceaux, qu'on employa inutilement les crocs et d'autres instrumens pour les rompre. Il ne resta plus le moindre espoir de se dégager. Le 30, ces amoncellemens redoublèrent autour du vaisseau; et la neige, qui tombait en abondance, haussait encore ces redoutables remparts. Tout craquait horriblement à bord et dans le cercle de glaçons qui l'environnaient. On s'attendit à le voir crever bientôt et se séparer en pièces. Comme les glaçons s'étaient beaucoup plus entassés sous le vaisseau du côté du courant que de l'autre, il était demeuré fort penché; mais ensuite ils s'amoncelèrent aussi de l'autre côté; de sorte que le bâtiment se trouva droit et monté sur ces bancs de glace, comme si l'on eût pris plaisir à l'élever avec des machines.

Le 31, de nouveaux glaçons, qui passèrent sur

les autres à l'avant, élevèrent tellement la proue, que l'étrave se trouvait de quatre ou cinq pieds plus haut que le reste, tandis que l'arrière était enfoncé dans les glaces comme dans un creux. On se flattait que cette incident pourrait servir à conserver le gouvernail, et que les glaçons cesseraient de le frapper; mais il n'en fut pas moins rompu. Cependant on ne douta point que ce malheur même n'eût contribué à sauver le corps du vaisseau; car si la carcasse eût été exposée comme la proue aux glaçons qui flottaient sans cesse, ils auraient enlevé tout le bâtiment et n'auraient pu manquer à la fin de le renverser. Peut-être même aurait-il coulé bas d'eau; ce qu'on redoutait beaucoup. Dans cette crainte, on avait déjà mis le canot et la chaloupe sur la glace, pour s'y retirer; et quatre heures s'étaient passées dans l'attente de ce qui pouvait suivre, lorsque les glaces se séparèrent et furent emportées par le courant. On rendit grâce au ciel d'un événement dont on se crut redevable à sa protection, et tous les efforts furent employés à réparer le gouvernail et la barre. Ensuite on prit le parti de le démonter, pour éviter le même risque, si l'on se trouvait encore assiégé de glaçons.

Le 1er septembre, ils recommencèrent à s'entasser, et le corps du vaisseau se trouva élevé de plusieurs pieds, sans être encore offensé. On fit des préparatifs pour traîner à terre le canot et la chaloupe. Le 2, de nouveaux glaçons élevèrent encore le vaisseau, le firent craquer horriblement, et l'ou-

vrirent même en tant d'endroits, qu'on prit enfin la résolution de traîner le canot à terre, avec treize tonneaux de biscuit et deux tonneaux de vin. Le 3, on fut assiégé par quantité de glaçons qui se joignirent à ceux dant on était déjà serré. L'étambord se sépara ; mais le doublage se soutint encore. Bientôt le câble qui était mouillé au vent se rompit. Un autre câble neuf, qu'on avait amarré à la glace, eut le même sort. La quantité, la violence et la grandeur des glaçons, firent admirer que le corps du bâtiment leur résistât. Le 5 au soir, ils le pressèrent tellement, qu'il demeura penché sur un côté, et qu'il fut considérablement endommagé, quoique sans s'ouvrir encore. Mais dans l'opinion qu'il ne pouvait résister long-temps, on se hâta de porter à terre une vieille voile de misaine, de la poudre, du plomb, des fusils, des mousquets et d'autres armes, pour dresser une tente proche du canot. On y porta aussi du biscuit et des liqueurs fortes, avec des instrumens de charpentier pour radouber la chaloupe.

Le 7, quelques matelots ayant fait environ deux lieues dans le pays, virent une rivière d'eau douce, et quantité de bois que les flots avaient jeté sur ses bords. Ils virent aussi des traces de rennes, autant du moins qu'ils purent les reconnaître aux vestiges des pieds. Ces nouvelles furent d'autant plus agréables, que non-seulement le navire était à la veille de manquer d'eau, mais que, dans l'impossibilité de le dégager des glaces

avant l'hiver, qui s'approchait pour les augmenter, on avait tenu conseil sur les secours qu'on pouvait tirer d'un pays où l'on ne voyait point d'eau ni d'arbres. Après avoir vérifié le rapport des matelots, tout le monde se promit d'autres secours du ciel qui leur fournissait déjà les moyens de se bâtir une retraite, de se chauffer, et de ne pas périr de froid et de soif : ainsi, chacun paraissant confirmé dans la résolution d'hiverner, avec l'espérance de retourner au printemps dans sa patrie, on ne pensa plus qu'à bâtir une grande hutte où l'on pût être à couvert du froid et de l'insulte des ours. Il se trouvait effectivement sur les bords de la rivière des arbres entiers descendus apparemment de Tartarie ou de Moscovie. On commença par faire un traîneau pour les voiturer.

Le 15, pendant qu'on travaillait ardemment, un matelot vit trois ours d'inégale grandeur, dont le plus petit demeura derrière un banc de glace, et les autres continuèrent d'avancer. Pendant que l'équipage se disposait à tirer, l'un des deux grands ours alla porter le nez dans un lieu où l'on avait mis de la viande ; et presque aussitôt il reçut dans la tête un coup de mousquet qui le fit tomber mort. L'autre sembla marquer de la surprise : il regarda fixement son compagnon qu'il voyait étendu sans mouvement ; il le flaira ; et, comme s'il eût reconnu le péril, il retourna sur ses traces. On le suivit de l'œil. Après avoir fait quelques pas en avant, il revint, et s'éleva sur ses pates de derrière pour ob-

server mieux les matelots. Un coup qu'ils lui tirèrent dans le ventre, le fit retomber sur ses pieds. Alors il prit la fuite avec de grands cris. Barentz fit ouvrir l'ours mort, lui fit ôter les entrailles, et le fit mettre sur ses quatre jambes, pour le laisser geler dans cette posture, et le porter en Hollande, si l'on parvenait à dégager le vaisseau.

La nuit du 16, l'eau de la mer qui n'avait point encore perdu son mouvement entre les glaçons, se trouva gelée de deux doigts; et la nuit suivante, l'épaisseur augmenta du double. Le 21, le froid devint si vif, qu'on fut obligé de transporter la cuisine à fond de cale, parce que tout y gelait. Le 23, on eut le malheur de perdre le charpentier, qui fut enterré dans une fente de la montagne, proche d'une chute d'eau : en vain s'était-on efforcé d'ouvrir la terre pour lui faire une fosse. Les soliveaux de l'édifice, qui avaient été traînés sur la glace ou sur la neige, furent posés le 25, et l'édifice prit forme.

Tout l'équipage ne consistait plus qu'en seize hommes, dont plusieurs ne jouissaient pas d'une bonne santé. Le 27, il gela si fort, que, si quelqu'un mettait un clou dans sa bouche, comme il arrive souvent dans le travail, il ne pouvait l'en tirer sans emporter la peau. Le 30, la neige qui était tombée toute la nuit, se trouva d'une hauteur qui ne permit point de sortir de la hutte pour aller chercher du bois. On fit un grand feu le long de l'édifice pour dégeler la terre, dans le dessein d'éle-

ver une sorte de rempart qui eût servi de clôture : mais la terre se trouva si gelée, que l'ardeur du feu ne put l'amollir; et la crainte de manquer de bois fit abandonner cette entreprise. Le 2 octobre, on eut la satisfaction de voir la hutte achevée, et l'on y planta, suivant l'expression du journal, un *mai* de neige gelée, pour servir de fanal à ceux qui auraient le malheur de s'égarer; mais le souvenir des ours arrêtait les plus hardis. Le 5, on fut étonné de voir la mer ouverte aussi loin que la vue pouvait s'étendre, sans que les glaces où le vaisseau était pris eussent commencé à se fondre. « Il semblait, dit Gérard de Veer, qu'on eût bâti exprès un mur de glace d'environ trois pieds de haut pour l'entourer; et l'on reconnut que l'espace d'eau qu'il occupait était gelé jusqu'au fond, c'est-à-dire, de trois brasses et demie. » Le même jour on dépeça le gaillard d'avant, pour employer les planches à couvrir la hutte, et cette couverture, qui reçut la forme d'un toit à deux égouts, fut achevée vers le soir. Le jour suivant, la chambre de poupe fut aussi dépecée pour revêtir le tour de la hutte.

Le vent, qui avait soufflé avec violence pendant la nuit du 7 au 8, continua tout le jour, et fut suivi d'une neige si épaisse, qu'on n'aurait pu sortir sans s'exposer au danger d'en être étouffé. D'ailleurs il était absolument impossible de soutenir au-dehors la rigueur du froid. Le 9, l'air s'étant assez adouci pour laisser la liberté de sortir, un matelot rencontra un ours, qu'il n'aperçut qu'à peu de dis-

tance; et, dans sa première frayeur, il se mit à courir vers le vaisseau. L'ours le poursuivit, et n'aurait pas tardé à le joindre, s'il n'eût été arrêté par la vue du dernier ours qu'on avait tué, et qu'on voulait faire geler à l'air. Il demeura quelques momens à le regarder; ce qui donna le temps au matelot d'arriver à bord. La terreur dont il était pénétré ne lui laissa de force, en arrivant, que pour crier : *un ours! un ours!* Tous ses compagnons jetèrent aussitôt de grands cris, et montèrent armés sur le pont; mais, sortant d'une épaisse fumée qu'ils avaient eu peine à supporter dans le vaisseau, ils ne pouvaient retrouver tout d'un coup l'usage de leurs yeux. Ils ne virent point l'ours, qui aurait pu les dévorer dans cet état, s'il n'eût été chassé par leurs cris. Heemskerck profita d'un temps serein, qui continua le 10, pour leur faire porter à terre le vin et les autres provisions. Le 12, une partie de l'équipage alla passer la nuit dans la hutte, où le froid fut d'autant plus rigoureux, que, la cheminée n'étant pas encore faite, on n'y pouvait allumer du feu sans une fumée insupportable. Le 13, on chargea sur un traîneau deux tonneaux de bière de Dantzick, pour les transporter à la hutte; mais au départ, il s'éleva un orage si terrible, que les matelots, forcés de rentrer à bord, laissèrent leur charge de dehors sur le traîneau. Le lendemain, ils trouvèrent le fond d'un tonneau crevé par la force du froid, et la bière gelée en forme de colle-forte. Le tonneau fut porté dans la hutte,

et mis près du feu pour dégeler; mais la bière, loin de reprendre son goût en fondant, n'eut plus que celui de l'eau. Les deux jours suivans, on fut menacé de plusieurs ours, dont on ne se délivra qu'à force de cris. Le 20, lorsqu'on retourna au vaisseau pour transporter toute la bière qui restait, on trouva que la gelée avait fait fendre une partie des tonneaux, sans excepter ceux qui avaient des cercles de fer, dont plusieurs s'étaient rompus. Tout le reste de l'équipage passa dans la hutte, avec la précaution d'y traîner la chaloupe du vaisseau, et l'ancre de toue, pour les besoins plus pressans encore, dont il n'est pas surprenant qu'ils se crussent menacés. Le soleil, dont la vue était leur unique bien, commençant à les abandonner, ils firent jusqu'au 25 des efforts extraordinaires pour transporter sur leurs traîneaux tous les vivres et les agrès.

Ils étaient encore occupés de ce pénible travail, lorsque Barentz, levant les yeux, vit derrière le vaisseau trois ours qui s'avançaient vers les matelots. Il fit de grands cris dont ils comprirent le sens, et qu'ils secondèrent aussitôt; mais les trois monstres, que leur nombre rendait apparemment plus hardis, n'en parurent pas effrayés. Alors tous les matelots cherchèrent à se défendre. Il se trouva heureusement sur un traîneau deux hallebardes, dont Barentz prit l'une, et Gérard de Veer l'autre. Les matelots coururent au vaisseau; mais en passant sur la glace, un d'entre eux tomba dans une fente. Cet

accident fit trembler pour lui, et l'on ne douta point qu'il ne fût le premier dévoré. Cependant les ours suivirent ceux qui couraient au vaisseau; d'un autre côté, Barentz et de Veer en firent le tour pour entrer par-derrière. En arrivant, ils eurent la joie d'y voir tous leurs gens, à l'exception de celui qui se tenait caché dans sa fente. Mais les furieux animaux se présentant pour monter après eux, ne purent être arrêtés d'abord que par des pièces de bois et divers ustensiles, qu'on se hâta de leur lancer à la tête, et sur lesquels ils se précipitaient chaque fois, comme un chien court après la pierre qu'on lui jette. Il n'y avait point à bord d'autres armes que les deux hallebardes. On voulut battre un fusil, allumer du feu, tenter de brûler quelques poignées de poudre; et, dans la confusion ou la crainte, rien de ce qu'on avait entrepris ne pouvait s'exécuter. Cependant, les ours revenant à l'assaut avec la même furie, on commençait à manquer d'ustensiles et de bois pour les amuser. Enfin les Hollandais ne dûrent leur conservation qu'au plus heureux hasard. Barentz, à l'extrémité, consultant son désespoir plus que sa prudence, jeta sa hallebarde, qui donna fortement sur le muffle du plus grand ours. L'animal en fut apparemment si blessé, qu'il fit retraite avec un grand cri; et les deux autres, qui étaient beaucoup moins grands, le suivirent aussitôt, quoique d'un pas assez lent.

Le 27, on tua un renard blanc, qu'on fit rôtir,

et dont le goût approchait beaucoup de celui du lapin. Les deux jours suivans furent donnés à divers soins nécessaires dans le genre de vie auquel on se voyait condamné, tels que de placer et de monter l'horloge, de préparer pour la nuit une lampe, où l'on devait brûler, au lieu d'huile, la graisse d'un des ours qu'on avait tués; d'apporter sur des traîneaux quantité d'herbes marines, pour en garnir les voiles dont on avait couvert la hutte, afin que le froid y pénétrât moins par les fentes.

Le 1er novembre, au soir, on vit paraître la lune à l'est, et le soleil montait encore assez haut sur l'horizon pour se faire voir. Le 2, il se leva au sud-sud-est, et se coucha près du sud-sud-ouest; mais son globe ne se montra point en entier sur l'horizon. Le 3, on ne vit que la partie supérieure de son globe à l'horizon, quoique l'endroit de la terre où l'on prit hauteur fût aussi haut que la hune du vaisseau, dont on était assez proche. Le 4, on cessa de voir le soleil, quoique le temps fût calme et serein.

Si le soleil avait quitté l'horizon, la lune y était venue prendre sa place, et lorsqu'elle fut à son plus haut période, elle paraissait nuit et jour sans se coucher. Le 6 fut un jour si sombre, qu'on ne put le distinguer de la nuit, d'autant plus que l'horloge qu'on aurait pu consulter s'arrêta; aussi tout le monde demeura-t-il long-temps au lit, sans pouvoir s'imaginer que la nuit fût passée; et lorsqu'on prit le parti de se lever, personne ne put distinguer si

ce qu'on voyait de lumière était celle de la lune ou celle du jour. Le journaliste n'ajoute point comment on fit enfin cette distinction. Entre mille maux présens, et ceux qu'on envisageait dans l'avenir, le défaut des vivres étant le plus terrible, on fit, le 8, un état du biscuit qui restait, et les rations furent réglées à quatre livres et cinq onces pour huit jours. La provision de poisson sec et de viande était encore assez abondante; mais on commençait à manquer de vin, et ce qui restait de bière était sans force. On prenait quelques renards qui venaient alors se montrer, au lieu que les ours s'étaient retirés avec le soleil, et ne reparurent qu'à son retour. Barentz fit disposer un cerceau, avec un rets, dans lequel un renard ne pouvait entrer sans se trouver pris; on pouvait tirer aussitôt le piége et l'animal dans la hutte. Ensuite il en vint un si grand nombre, que, pour en prendre plusieurs à la fois, on fit des trapes de planches fort épaisses qu'on chargea de pierres pour les rendre encore plus pesantes, et l'on en prit ainsi quelques-uns.

Le 12, on prit le parti de régler la distribution du vin à deux petits verres par jour; et l'unique boisson qu'on eut d'ailleurs, était de l'eau de neige fondue. Le 18, Barentz fit distribuer à tout le monde une pièce de gros drap, pour en faire l'usage que chacun pourrait imaginer contre le froid. Les chemises et les linceuls n'étaient pas plus ménagés; mais on tomba dans une autre difficulté lorsqu'il fut question de les laver. On n'avait pas

plus tôt tiré le linge de l'eau bouillante, que, la gelée le roidissant, il était impossible de le tordre. Il demeurait même gelé près du feu, du moins par le côté du dehors, et c'était une occupation fort pénible que de le tourner sans cesse, ou de le replonger continuellement dans l'eau bouillante pour le faire dégeler. Le 22, il ne restait que dix-sept fromages qui furent partagés. Le 26, et les deux jours suivans, il tomba une si grande quantité de neige, que la hutte en étant tout-à-fait couverte, il fut impossible d'en sortir; mais l'air s'étant éclairci le 29, on se servit de pelles pour creuser dans la neige, et l'on y fit un trou par lequel chacun sortit en rampant. Les trapes se trouvaient aussi couvertes; elles furent dégagées, et dès le même jour on y prit quelques renards, chasse d'autant plus précieuse, qu'avec la chair de ces animaux qu'on mangeait avidement, elle fournissait des peaux pour faire des bonnets fort utiles contre la rigueur du froid. . . . .

Le 1er décembre, la hutte se trouvant ensevelie pour la seconde fois dans les neiges, on eut à souffrir une si terrible fumée, que, l'horreur de cette situation étant redoublée par les ténèbres, il fallut demeurer au lit pendant trois jours, sans autre soulagement que des pierres qu'on faisait chauffer, et qu'on se donnait tour à tour dans les lits. Le 3, on entendit craquer les glaces de la mer avec un bruit qui jeta tout le monde dans la plus affreuse consternation. Chacun s'imagina que les hautes

montagnes de glace qu'il avait vues pendant l'été se détachaient ou s'amoncelaient les unes sur les autres pour tomber sur la hutte. En même temps, comme la fumée avait obligé de diminuer le feu depuis deux ou trois jours, il gela si fort au-dedans, que le plancher et les murs étaient revêtus de deux doigts de glace, et qu'il s'en trouvait jusque dans les lits. Le mouvement de l'horloge demeura même suspendu, quoiqu'on en eût augmenté le poids; ce qui mit Barentz dans la nécessité de préparer lui-même le sable de douze heures, que les matelots nomme l'*ampoulette*, pour conserver la connaissance du temps. Le 6, la gelée fut si forte, et le froid si vif, que, les plus robustes ne pouvant le supporter, ils se regardaient tous languissamment et d'un œil de pitié, dans l'opinion que le mal ne pouvait augmenter sans éteindre leur vie. Le plus grand feu n'était plus capable de les réchauffer. Tout était gelé, jusqu'au vin de Xérès, dont on connaît la chaleur. Il fallait le faire dégeler aux jours de distribution, et le reste du temps on était réduit à l'eau de neige fondue, qui faisait craindre un surcroît de désastre par les maladies qu'elle pourrait causer. Le 7, un accident plus horrible encore faillit d'emporter à la fois tous les misérables Hollandais. Après avoir tenu conseil sur les moyens de résister au froid, on résolut d'aller prendre à bord du vaisseau le charbon de terre qu'on y avait laissé, parce que le feu en est ardent et de longue durée. On fit, vers le soir, un grand feu de cette matière,

qui rendit effectivement beaucoup de chaleur à tout le monde, et, personne ne faisant attention aux suites, on prit soin de boucher soigneusement les fenêtres pour s'assurer une nuit chaude et tranquille. Bientôt ils se trouvèrent tous attaqués d'étourdissemens et de vertiges, qui leur ôtaient non-seulement le pouvoir de se remuer, mais la force de se plaindre. Quelques-uns néanmoins se traînèrent jusqu'à la porte, et l'ouvrirent; mais le premier qui voulut sortir, tomba sans connaissance sur la neige. Aussitôt que la porte fut ouverte, le froid, qu'ils avaient regardé comme leur plus grand mal, servit à les rétablir; mais ils demeurèrent persuadés qu'un quart d'heure plus tard ils auraient péri tous, sans pouvoir se donner mutuellement le moindre secours.

Depuis le 9 jusqu'au 12, le temps fut clair et le ciel brillant d'étoiles. Cependant l'excès du froid fut tel, qu'on désespère de pouvoir l'exprimer. « Dans la hutte même, le cuir des souliers gela aux pieds, et sa dureté ne permit plus de s'en servir. Les Hollandais se firent des chaussures du dessus des peaux de moutons qu'ils avaient apportées, avec trois ou quatre paires de chaussons l'une sur l'autre. Leurs habits étaient tout blancs de verglas. S'ils demeuraient quelque temps dehors, il s'élevait sur leurs lèvres, au visage et aux oreilles, des pustules qui gelaient aussi. »

Le 14, l'observation de la hauteur leur donna 76°. Le 18, quelques-uns allèrent au vaisseau, dans

le dessein de le visiter. Depuis dix-huit jours qu'ils ne s'étaient pas éloignés de la hutte, la glace s'était élevée d'un pouce. Quoique le jour eût peu de clarté, ou plutôt qu'il n'y eût point alors de jour, on ne laissait pas de voir d'assez loin, et l'on découvrait dans la mer quantité d'endroits ouverts. Les Hollandais ne doutèrent point que ce changement ne fût arrivé lorsque le craquement des glaces s'était fait entendre. Le 25, ils entendirent des renards autour de la hutte, sans en trouver un seul dans les trapes. « Le feu semblait manquer de chaleur, ou du moins elle ne se communiquait point aux objets les plus proches : il fallait brûler ses bas pour en sentir un peu aux jambes et aux pieds, et l'on n'aurait pas même senti la brûlure des bas, si l'odorat n'en eût pas été frappé. Telle fut la fin de décembre, et ce fut au milieu de ces souffrances que le malheureux reste de l'équipage entra dans l'année 1597. »

Le commencement n'en fut pas moins rude, ce qui n'empêcha point les matelots de célébrer la fête des Rois pour charmer leurs peines. Les billets furent tirés, et le sort favorisa un canonnier, « qui se trouva ainsi, remarque le journaliste, roi de la Nouvelle-Zemble, c'est-à-dire, d'un pays qui a peut-être deux cents lieues de long entre deux mers. » Le 10 janvier, on trouva que l'eau était montée de près d'un pied dans le vaisseau, et qu'elle s'y était convertie en glace. Le 12, la hauteur, prise de l'étoile nommée l'Œil du Taureau, s'accorda

si bien avec les premières observations du soleil, qu'on se crut confirmé dans la supposition des 76°, mais plutôt au-dessus qu'au-dessous. Le 13, d'un temps clair et calme, on observa que la lumière du jour commençait à croître : en jetant une boule on la voyait courir, ce qu'on n'avait pas vu jusqu'alors. Depuis ce jour, on sortit plus librement pour s'exercer le corps, et surtout les jambes, que la plupart avaient engourdies. Bientôt on crut remarquer aussi dans l'air une rougeur qu'on prit pour une espèce d'aurore, avant-courrière du soleil. D'un autre côté, le froid diminua si sensiblement pendant le jour, que, lorsqu'il y avait bon feu dans la hutte, on voyait tomber des cloisons de gros morceaux de glace qui dégelaient sur le plancher ou dans les lits; mais, pendant la nuit, il gelait toujours avec la même force. On fut obligé de diminuer encore la ration de biscuit et de vin, parce que la chasse des renards devenait moins abondante; avertissement d'ailleurs assez fâcheux, car la retraite de ces animaux annonçait le retour prochain des ours.

Le 24, Heemskerck et de Veer, accompagnés d'un matelot, prirent occasion d'un temps fort clair pour aller se promener sur le rivage méridional. Au moment qu'ils y pensaient le moins, de Veer aperçut un côté du globe solaire. Ils se hâtèrent de porter cette agréable nouvelle à la hutte : mais Barentz, dont on connaissait l'habileté, n'en voulut rien croire, parce que, suivant toutes ses suppu-

tations, il s'en fallait de quinze jours que le soleil pût se faire voir par cette hauteur. Les autres soutenaient ce qu'ils avaient vu, et la contestation fut vive. Le 25 et le 26, un brouillard épais qui ne permettait de rien voir confirma Barentz dans son opinion. Mais l'air s'étant éclairci le 27, tout l'équipage ensemble vit sur l'horizon l'astre du jour dans toute sa sphère ; ce qui ne laissa aucun doute qu'on en eût pu voir une partie le 24.

Cependant, comme cette découverte était opposée au sentiment de tous les écrivains anciens et modernes, et qu'on pouvait la juger contraire au cours de la nature, parce qu'elle semblait détruire la rondeur qu'on attribuait aux cieux et à la terre, les Hollandais craignirent qu'on ne les accusât d'erreur, et qu'après avoir été si long-temps sans voir la lumière, on ne leur reprochât de d'avoir pas tenu un compte exact du temps, ou d'avoir passé quelques jours dans leurs lits sans s'en être aperçus. Cette crainte leur fit prendre le parti d'écrire dans le dernier détail leurs raisonnemens et toutes les circonstances du phénomène.

Le 31 fut un fort beau jour, où l'on jouit agréablement de la clarté du soleil ; il fut suivi de sept jours d'orage, pendant lesquels on n'eut pas moins de brouillard et de neige qu'au cœur de l'hiver ; mais le beau temps leur ayant succédé, le 8 février on vit le soleil se lever au sud-sud-est et se coucher au sud-sud-ouest, c'est-à-dire, par rapport au cadran de plomb qu'on avait posé près de la hutte,

au midi de ce terrain; car la différence d'avec la boussole était au moins de deux rumbs.

Environ deux mois et demi qu'on avait passés sans voir d'ours, les avaient fait oublier, lorsque le 31, dans le temps que tout le monde s'occupait à nettoyer les trapes, on en vit paraître un fort grand, qui venait droit à la hutte. Un matelot l'ayant couché en joue, lui donna, dans la poitrine, un coup qui lui passa au travers du corps, et la balle sortit fort plate par la queue. Il ne laissa pas de s'éloigner d'environ trente pas; et ceux qui coururent à lui après l'avoir vu tomber le trouvèrent encore vivant. Il leva même la tête, comme pour chercher des yeux celui qui l'avait blessé. L'expérience qu'on avait eue de la force de ces animaux fit prendre le parti de lui tirer quelques autres coups. On lui fendit le ventre, et l'on en tira plus de cent livres de lard ou de graisse, qu'on fit fondre pour les lampes : il y avait long-temps que, faute de matière, on avait perdu la consolation d'être éclairé pendant la nuit.

Le reste de février, mars, et les quinze premiers jours d'avril, furent des alternatives continuelles de beau et de mauvais temps, de brouillards et de gelée, de crainte à la vue des ours, et de plaisir après les avoir tués. Le 6 avril, il en descendit un, par les degrés qu'on avait faits à la neige, jusqu'à la porte même de la hutte. Elle était ouverte; mais Heemskerck, qui aperçut heureusement le monstre, se hâta de la fermer, et se mit derrière pour la sou-

tenir. L'ours s'en retourna : cependant il revint deux heures après, et monta sur la hutte, où il fit un bruit dont tout le monde fut effrayé ; il fit de si grands efforts pour renverser la cheminée, qu'on le crut plus d'une fois maître du passage ; il déchira la voile dont elle était entourée : enfin il ne s'éloigna qu'après avoir fait un ravage extraordinaire.

La rigueur du temps ayant cessé le 15 avril, tous les Hollandais allèrent visiter leur vaisseau, et leur joie fut extrême de le trouver dans l'état où ils l'avaient laissé. Du rivage, ils considérèrent avec admiration les monceaux de glace qui couvraient la mer, et qui semblaient offrir la perspective d'une grande ville, c'est-à-dire, des maisons entremêlées de tours, de clochers, de bastions et de remparts. Le lendemain, étant retournés à bord, ils observèrent dans l'éloignement que l'eau était ouverte. Quelques-uns eurent la hardiesse de monter sur les bancs de glace, et de passer de l'un à l'autre jusqu'à l'eau, dont il y avoit cinq ou six mois qu'ils n'avaient approché. En y arrivant, ils virent un petit oiseau qui plongea aussitôt, ce qui acheva de leur faire juger que l'eau était plus ouverte qu'elle ne l'avait été depuis leur séjour dans la Nouvelle-Zemble.

Lè 1er mai, leur viande, qui commençait aussi à dégeler, et dont ils firent cuire une partie, se trouva aussi bonne que jamais, avec le seul défaut de ne pouvoir se garder lorsqu'elle était cuite. Le 2, un grand vent de sud-ouest nettoya la haute mer et n'y laissa plus de gros glaçons. Alors tout le monde

parla de s'embarquer et de retourner en Hollande par le plus court chemin. Le 3, tout le reste des glaces fut emporté, à l'exception de celles qui entouraient le vaisseau. Mais après de si belles apparences, quelle fut la douleur commune de s'apercevoir, dès le jour suivant, que le vaisseau, qui n'était au 15 mars qu'à soixante-dix pas de l'eau ouverte, s'en trouvait à plus de cinq cents! Le 7 et le 8, il tomba tant de neige, que, dans l'impossibilité de sortir de la hutte, quelques matelots désespérés proposèrent de parler nettement aux officiers, et de leur déclarer que tout l'équipage était résolu de quitter ce funeste lieu. Les meilleurs vivres, tels que la viande et le gruau, commençaient à manquer dans un temps où l'on avait plus besoin de force que jamais pour supporter le travail. A peine restait-il du lard pour trois semaines, à deux onces par tête. Cependant personne n'eut la hardiesse de s'expliquer avec Heemskerck, parce qu'il avait déclaré lui-même qu'on ne se remettrait en mer que vers la fin de juin. On s'ouvrit seulement à Barentz, à qui l'on connaissait beaucoup de bonté, et qui se contenta de demander aux plus ardens quelques jours de délai. Heemskerck, avec lequel il en conféra le 15, promit que, si le vaisseau n'était pas dégagé à la fin du mois, on s'efforcerait alors de mettre la chaloupe et la scute en état de partir : ce temps parut long, parce qu'on prévoyait qu'il en faudrait beaucoup pour radouber et pour équiper ces deux petits bâtimens.

Le 21, néanmoins, Heemskerck, voyant les glaces ramenées par un vent du nord-est, permit de travailler à l'équipement. La chaloupe, qui n'était pas sortie de la hutte, ne fut pas difficile à tirer. Mais la scute, qui était enfoncée dans la neige, coûta tant d'efforts à dix hommes, affaiblis comme ils étaient par un genre de vie si triste, qu'ils furent obligés d'interrompre plusieurs fois leur travail. Pendant qu'ils s'y employaient avec ardeur, ils virent paraître un ours effroyable. Ils rentrèrent aussitôt dans la hutte, et les plus habiles tireurs se distribuant aux trois portes, l'attendirent avec leurs fusils. Un autre monta sur la cheminée avec le sien : l'ours marcha fièrement vers la hutte, et s'avança jusqu'à la pente des degrés d'une des portes, où il ne fut pas aperçu du matelot qui s'y était mis en garde; mais d'autres l'avertissant par leurs cris, il tourna la tête, et, malgré sa première frayeur, il perça l'ours d'une grosse balle. Ceux qui virent sa situation, tremblèrent pour lui; car lorsqu'il avait tiré son coup, le monstre était si proche, qu'ils l'avaient cru prêt à le déchirer; et si l'amorce n'eût pas pris feu, comme il arrivait souvent dans un climat si rude, il était infailliblement dévoré. Peut-être cet affreux animal serait-il même entré dans la hutte, où il aurait fait un étrange carnage; mais la blessure qu'il avait reçue ne lui permit pas de fuir bien loin; et lorsqu'il se fut arrêté, on acheva aisément de le tuer. On lui trouva dans le ventre des morceaux entiers de

phoques, avec la peau et le poil. D'autres ours qui parurent les jours suivans eurent le même sort. Il semblait que ces animaux sentissent que leur proie était prête à s'échapper, et qu'ils redoublassent leurs efforts pour s'en saisir.

La chaloupe et la scute se trouvèrent radoubées le 7 juin. On avait coupé à la scute une partie de l'arrière; et l'on y avait fait une petite arcasse, à laquelle on ajouta quelques bordages des deux côtés, pour donner plus de fond au bâtiment, et pour le mettre en état de tenir mieux la mer. Le jour suivant, une violente tempête du sud-ouest, accompagnée de grêle, de neige, et surtout de pluie, obligea tout le monde de se retirer dans la hutte, où l'on ne trouva plus rien de sec, parce qu'on en avait ôté les planches pour le radoub; mais cette incommodité n'affligea personne, lorsqu'on eut remarqué que les eaux commençaient à s'ouvrir. Cependant il fallait traîner au rivage les deux bâtimens, les agrès, les marchandises et le reste des provisions. La neige s'amollissait et rendait le chemin fort difficile. On fut obligé de quitter les souliers de peau pour reprendre ceux de cuir, en quelque état qu'ils fussent encore. Le 12, on prit des haches, des piques et des bêches, et l'on entreprit d'ouvrir une route jusqu'à la mer. Ce travail fut très-pénible. Il était question, non-seulement d'écarter des neiges à demi fondues, mais de ranger les glaces, de creuser et d'aplanir. L'espérance aurait soutenu le courage, si l'on eût été

quitte pour la peine; mais on se voyait souvent interrompu par de grands ours, maigres et décharnés, qui venaient de la haute mer sur des glaçons, et qui obligeaient de se partager entre le combat et le travail. Cependant tous ces obstacles furent surmontés; et le 13, on se vit en état de mettre à l'eau les deux bâtimens. Heemskerck, satisfait du temps et d'un bon frais de sud-ouest, dit alors qu'il était résolu de s'embarquer. Cette déclaration fut reçue avidement, et l'on ne pensa plus qu'à mettre les bâtimens à l'eau.

Barentz, dont la santé s'était affaiblie depuis long-temps, rappela toutes ses forces pour composer un Mémoire qui contenait les circonstances de leur voyage, de leur arrivée dans la Nouvelle-Zemble, du séjour qu'ils y avaient fait, et de leur départ. Il mit ce papier dans une boîte, qu'il suspendit à la cheminée de la hutte, pour servir d'instruction à ceux qui pourraient aborder après eux dans le même lieu, et leur apprendre par quelle aventure ils y trouveraient les restes d'une misérable maison qui avait été habitée près de dix mois. D'un autre côté, comme le voyage qu'on allait entreprendre, avec deux petits bâtimens sans couverte, faisait prévoir d'horribles dangers, Heemskerck écrivit deux lettres qui furent signées de tout l'équipage, et déposées, l'une dans la chaloupe, l'autre dans la scute. « Il y faisait le récit de tout ce que les Hollandais avaient souffert, en attendant l'ouverture des eaux, et dans l'espérance que leur

vaisseau se dégagerait des glaces; mais le ciel n'ayant point exaucé leurs vœux, et se trouvant à la veille de manquer de vivres, sans compter l'incertitude de la belle saison, qui passerait vraisemblablement fort vite, ils avaient été forcés d'abandonner leur navire et d'entreprendre un voyage qui les exposait à toutes sortes de dangers. Il ajoutait qu'ils avaient jugé à propos de dresser ce double Mémoire, afin que si leurs deux bâtimens étaient séparés par la tempête, par le naufrage de l'un, ou par quelque autre accident de mer, on pût trouver sur l'autre toutes les circonstances de leur malheureuse histoire, et la confirmation du témoignage de ceux qui auraient survécu. »

Après ces tristes précautions, on tira vers la mer les deux petits bâtimens et les traîneaux chargés des marchandises et des provisions : c'étaient six paquets de draps de laine, un coffre plein de toile, deux paquets de velours, deux petites caisses remplies d'argent, deux tonneaux d'ustensiles et d'agrès, treize tonneaux de biscuit, un de fromage, un de lard, deux d'huile, six de vin, deux de vinaigre, et les hardes de l'équipage. Tout cet appareil, étalé sur le rivage, paraissait difficile à ranger dans un aussi petit espace que celui des deux embarcations; mais rien n'est impossible à l'industrie soutenue par la nécessité. L'embarquement fut achevé le même jour.

Enfin, le 14 juin 1597, à six heures du matin, on mit à la voile par un vent d'ouest. Les deux bâ-

timens arrivèrent avant le soir au cap des îles, où les glaces étaient encore si fortes qu'ils y demeurèrent pris. Ce malheur, arrivé dès le premier jour, consterna les Hollandais. Quatre d'entre eux descendirent à terre, et n'y virent que des rochers, d'où ils firent tomber quelques oiseaux à coups de pierre. Ils se croyaient menacés de ne pouvoir sortir de ce triste lieu : mais, le 15, les glaces s'étant un peu écartées, ils doublèrent le cap de Flessingue, et s'avancèrent jusqu'au cap Désir. Le 16, ils se trouvèrent à l'île d'Orange, où quelques-uns descendirent aussi, et firent du feu de quelques pièces de bois qu'ils y trouvèrent. Leur besoin le plus pressant étant celui d'eau douce, ils firent fondre de la neige dont ils remplirent deux petits tonneaux. Heemskerck, accompagné de deux matelots, passa sur la glace dans une autre île, où il prit quelques oiseaux; mais à son retour, il tomba dans un trou qui s'était fait à la glace, et dont il ne serait pas sorti sans l'assistance du ciel, parce qu'il y avait un courant fort rapide.

On remit à la voile, et l'on arriva au cap des Glaces, où les deux bâtimens n'eurent pas autant de peine qu'ils en craignaient à se joindre. Heemskerck, qui n'était pas sur le même bord que Barentz, s'informa de sa santé; et Barentz, quoique fort mal, répondit qu'il était mieux. Ensuite, apprenant qu'on était au cap des Glaces, il souhaita d'être élevé par ses matelots, pour se procurer, ajouta-t-il, la satisfaction de voir encore une fois ce

cap. On ignore si c'était le pressentiment de sa fin; mais il eut le temps de se satisfaire; car les deux bâtimens furent aussitôt pris des glaces, et demeurèrent immobiles dans leur situation. Le 17 au matin, ils essuyèrent, au contraire, le choc d'un grand nombre de glaçons, avec une violence qui fit croire leur perte certaine. Ensuite ils se trouvèrent si serrés entre deux bancs de glace flottans, que les équipages des deux bords se dirent le dernier adieu. Cependant, ayant repris courage, ils s'efforcèrent de se rapprocher des glaces fermes, pour s'y amarrer, dans l'espoir d'y être moins exposés aux glaces errantes. Ils s'en approchèrent; mais il restait l'embarras d'y amarrer une corde. Tout le monde paraissait effrayé du péril. Dans cette extrémité, de Veer, qui était le plus agile, prit le bout de la corde, et sautant de glaçon en glaçon, arriva heureusement à la glace ferme, où il attacha la corde autour d'une hauteur de glace. Tous les autres sortirent alors des bâtimens, et commencèrent par transporter avec eux les malades dans leurs draps. Ensuite, débarquant ce qui était à bord, et tirant les bâtimens même sur la glace, ils se virent garantis d'un naufrage qu'ils avaient cru presque inévitable.

Le 18, ils employèrent une partie du jour à réparer leurs bâtimens, qui avaient beaucoup souffert. Le bonheur leur fit trouver du bois, pour faire fondre du goudron, dont ils calfatèrent les coutures. Ensuite ils allèrent chercher à terre

quelques rafraîchissemens pour les malades; mais ils ne rapportèrent qu'un petit nombre d'oiseaux.

Le 19, ils se trouvèrent encore pris plus étroitement dans les glaces; et de toutes parts, ne voyant rien d'ouvert, ils craignirent de n'avoir prolongé leur vie que pour la finir plus misérablement dans ce jour. Toutes les circonstances semblèrent propres à les confirmer dans cette triste idée. Leur situation ne changea point jusqu'au soir, et ne fit qu'empirer la nuit suivante. Le 20, à neuf heures du matin, de Veer passa de la scute dans la chaloupe, pour apprendre à Barentz que Nicolas Andriss, un des meilleurs matelots, tirait à sa fin. La mienne, répondit tranquillement Barentz, n'est pas éloignée non plus. Ses gens qui le voyaient regarder attentivement une carte marine, ne purent s'imaginer qu'il fût si mal. Mais bientôt, quittant la carte, il dit à de Veer que les forces lui manquaient; après quoi, les yeux lui tournèrent; et, sans ajouter un mot, il expira si subitement qu'Heemskerck, qui arrivait alors dans la scute, n'eut pas le temps de lui dire adieu. Presqu'au même instant, Andriss mourut aussi. La mort de Barentz jeta une profonde consternation sur les deux bords. Il avait été comme l'âme des trois voyages, et tout le monde avait autant de confiance à sa probité qu'à ses lumières. Le 21 n'ayant amené de changement que dans les circonstances, ce fut un jour lugubre qu'on passa dans le regret de cette perte et dans l'attente du même sort. On

ne comptait plus que treize hommes sur les deux bâtimens.

Le vent souffla du sud-est le 22; et dans l'éloignement, on vit beaucoup d'eaux ouvertes; mais il fallut traîner les bâtimens plus de cinquante pas sur la glace, les mettre à l'eau pour quelques momens, ensuite les traîner encore plus de trente pas avant de se trouver dans un lieu ouvert et tout-à-fait navigable. Après ce travail, on mit à la voile avec de meilleures espérances qui se soutinrent jusqu'à midi; et ce fut pour retomber alors dans de nouvelles glaces. Mais bientôt elles se séparèrent en laissant un passage tel que celui d'une écluse ouverte. On rangea pendant quelques momens la côte, avec des efforts continuels pour écarter les glaçons; et vers le soir, les deux bâtimens se retrouvèrent pris. Le 28, les eaux s'étant rouvertes d'elles-mêmes, ils arrivèrent sur les neuf heures du matin au cap de Troost, où les glaces les reprirent: l'observation de la hauteur donna 76° 39′. On n'avait point à se plaindre de la lumière du soleil qui était assez brillante; mais il manquait de la chaleur pour fondre la neige, et le plus pressant besoin des Hollandais était la soif: ils ne furent dégagés des glaces que le 24 à midi. Les deux bâtimens prirent le large à force de rames, et firent bonne route jusqu'au cap de Nassau, qu'on découvrit à la distance de trois lieues. Quelques matelots allèrent à terre, et trouvèrent un peu de bois qui servit à faire fondre de la neige. Ce soulagement, joint aux alimens chauds

qu'on prit avec le secours du feu, rendit un peu de force aux plus faibles.

Le 25, il s'éleva une grosse tempête du sud qui dura deux jours presque entiers, et pendant laquelle les glaces ou les bâtimens étaient amarrés, s'étant rompues, ils dérivèrent au large sans qu'il fût possible de les ramener vers la glace ferme; ils se virent cent fois dans un horrible danger; et, pour comble de malheur, ils se séparèrent. Cependant un vent du nord-ouest, qui se leva le second jour, ramena le calme, et favorisa leur route vers la glace ferme. La scute y arriva la première; et de Veer, qui la commandait, ayant fait une lieue le long des glaces, sans voir paraître la chaloupe, crut Heemskerck et tous ses gens ensevelis dans les flots. La brume était fort épaisse, et menaçait de redoubler vers le soir. De Veer fit tirer inutilement plusieurs coups. Enfin les autres y répondirent; et ce signal leur servit à se rejoindre.

Ils s'avancèrent ensemble le 27 à une lieue de la côte occidentale du cap de Nassau; et, pendant qu'ils s'efforçaient de ranger la terre, ils virent sur les graces une multitude innombrable de morses. Les oiseaux commençant à paraître aussi en troupes nombreuses; ils en tuèrent douze qui leur firent un délicieux festin. Mais le 28, ils se retrouvèrent si serrés par les glaçons, qu'ils furent obligés de débarquer toute leur charge sur la glace ferme, et d'y tirer aussi leurs deux bâtimens: ils y firent des tentes de leurs voiles, dans l'espérance d'y passer

du moins une nuit tranquille; mais vers minuit, la sentinelle découvrit trois ours. Tout le monde fut réveillé par ses cris. On sortit armé; et la première décharge eut peu d'effet : cependant n'ayant pas laissé de faire reculer les ours, on eut le temps de recharger les fusils, et de la seconde, on tua un de ces animaux dont la chute fit fuir les deux autres. Ils reparurent le lendemain; et, s'étant approchés du lieu où leur compagnon était encore étendu, l'un des deux le prit dans sa gueule, et l'emporta sur les plus raboteuses glaces, où ils se mirent tous deux à le manger. L'équipage, aussi frappé d'étonnement que de crainte, se hâta de tirer quelques coups qui leur firent quitter prise et les mirent en fuite. Quatre hommes allèrent aussitôt au cadavre, qu'ils trouvèrent à demi mangé dans un espace si court. En observant sa grandeur, ils admirèrent la force de l'ours qui l'avait emporté par un chemin si difficile, que tous quatre ensemble ils eurent quelque peine à transporter jusqu'aux tentes la moitié qui restait. Les deux jours suivans, on en vit quatre; deux d'abord qu'on prit pour ceux qui avaient fui; et successivement deux autres. On n'en put tuer aucun; mais, outre le bruit qui les avait éloignés, on ne douta point qu'ils n'eussent reçu quelques blessures.

Le premier jour de juillet fut marqué par un funeste accident. Vers neuf heures du matin, les bancs de glace qui venaient de la mer heurtèrent avec tant d'impétuosité contre la glace ferme, qu'ils

brisèrent en plusieurs pièces celle que les équipages avaient prise pour asile. Les paquets tombèrent dans l'eau; et, de quelque importance qu'il fût de les conserver, un autre soin pressait encore plus : c'était celui de garantir la chaloupe, qu'il fallut traîner par-dessus les glaces jusque assez proche de terre, où les glaçons étaient moins à craindre. Ensuite, lorsqu'il fallut retourner aux paquets, on se trouva dans un mortel embarras. La glace rompait sous les pieds à mesure qu'on avançait vers ses bords. Un paquet qu'on se croyait près de saisir, était emporté par un glaçon, ou se cachait sous un autre. Les plus hardis ne savaient comment s'y prendre pour sauver leur unique bien et pour se sauver eux-mêmes : ce fut pis encore lorsqu'on entreprit de pousser la scute. La glace rompit sous une partie des matelots, et ce petit bâtiment fut emporté avec eux, brisé en quelques endroits, surtout à ceux qu'on avait changés ou réparés. Un malade qui s'y était retiré, ne fut sauvé qu'avec un danger extrême pour ceux qui s'employèrent à ce charitable office. Enfin les glaçons s'écartèrent un peu, et la scute fut tirée sur la glace même, près de la chaloupe. Cette fatigue dura depuis six heures du matin jusqu'à six du soir. On perdit deux tonneaux de biscuits, un coffre rempli de toiles, un tonneau d'ustensiles et d'agrès, le cercle astronomique, un paquet de drap écarlate, un tonneau d'huile, un de vin et un de fromage.

Le 2 fut employé à réparer les deux bâtimens.

On trouva du bois, et l'on tua quelques oiseaux qui furent mangés rôtis. Deux hommes, qu'on envoya faire de l'eau le jour suivant, retrouvèrent à l'aiguade deux de leurs rames, la barre du gouvernail de la scute, le coffre de toiles et un chapeau; hasard surprenant qui ranima la confiance au secours du ciel. Le 4 fut un des plus beaux jours qu'on eût vu luire sur les côtes de la Nouvelle-Zemble, et servit à sécher les pièces de drap mouillé. Les trois jours suivans furent remarquables par la violence des glaçons, et par la mort de Janz de Harlem, un des matelots. Le 9, les eaux s'ouvrirent du côté de la terre; et la glace ferme commençant aussi à flotter, on fut obligé de tirer les deux bâtimens à l'eau l'espace d'environ trois cent cinquante pas: horrible travail, que personne n'aurait été capable d'entreprendre pour un intérêt moins cher que la vie. On mit à la voile entre sept et huit heures du matin; mais à six heures du soir, on fut contraint de retourner à terre et de remonter sur la glace ferme, qui n'était point encore séparée dans le lieu qui fut choisi.

On fit, le 10, des efforts extraordinaires pour traverser les glaçons, jusqu'à deux grandes surfaces de glace assez semblables à deux plaines, mais jointes par une espèce d'isthme. L'impossibilité du passage fit une nouvelle nécessité de décharger les deux bâtimens, de transporter leur charge, et de les traîner eux-mêmes plus de cent pas sur la glace, jusqu'à l'ouverture d'une autre eau. Ils recommen-

cèrent ensuite à voguer, mais fort lentement, pour traverser un petit espace qui s'offrait entre deux glaçons flottans d'une prodigieuse grandeur, au risque d'être écrasés, si les masses étaient venues à se joindre. Lorsqu'on fut sorti de ce détroit, un vent d'ouest fort impétueux, dont on fut pris droit en proue, obligea de gagner la glace ferme, quoique avec beaucoup de peine à s'en rapprocher. On y tira les deux bâtimens avec une fatigue qui réduisait tout le monde au désespoir. Dès le lendemain, on vit un grand ours fort gras, qui s'avançait à la nage vers les tentes. Il reçut plusieurs coups de mousquet, qui le firent tomber sans mouvement. La liqueur chaude qui sortait de ses blessures ressemblait moins à du sang qu'à de l'huile, sur l'eau où elle coulait. Quelques matelots se mirent sur un banc de glace, qu'ils firent flotter vers le cadavre; et lui ayant jeté une corde au cou, ils l'entraînèrent sur la glace ferme, où l'on ne fut pas peu surpris de lui trouver huit pieds de longueur.

Trois hommes de l'équipage passèrent dans une île qui se présentait devant les tentes, et découvrirent de là l'île des Croix à l'ouest. Le danger ne les empêcha point de traverser à cette dernière île, pour y chercher quelques traces d'hommes; mais ils n'y en trouvèrent point d'autres que celles qu'ils y avaient vues à leur passage. Soixante-dix œufs de canards de montagnes, qu'ils rapportèrent à leurs compagnons, furent le seul fruit d'un voyage témé-

raire, auquel ils avaient employé douze heures, et qui avait causé beaucoup d'inquiétude sur les deux bords. Ils racontèrent que, pour passer à l'île des Croix, ils avaient quelquefois eu jusqu'aux genoux l'eau qui était sur la glace entre les deux îles; et que pour aller et revenir, ils avaient fait à peu près six lieues. Les autres furent surpris de leur hardiesse, et n'en reçurent pas les œufs de canards avec moins de joie. Le reste du vin, qui fut distribué à cette occasion, produisit à chacun environ six pintes.

Le 16, on vit arriver de terre un ours d'une blancheur éclatante, sur lequel on se hâta de tirer, et quelques balles qui portèrent le mirent en fuite. Le lendemain, quelques matelots, chargés d'aller reconnaître l'ouverture des eaux, le trouvèrent languissant de ses blessures sur un banc de glace. Il se mit à fuir aussitôt qu'il les eût entendus : mais un coup de gaffe qu'il reçut de l'un d'entre eux, et dont la pointe lui pénétra la peau, le fit tomber sur ses pates de derrière. Le matelot voulut redoubler son coup; mais le furieux monstre saisit le croc de la gaffe, mit le bois en pièces, et renversa le Hollandais à son tour. Les autres tirèrent aussitôt; et leur décharge ayant fait fuir l'animal, le matelot qui était tombé se releva, courut après lui, sans autre arme que le tronçon de sa gaffe, et lui en donna de grands coups sur le corps. L'ours tournait chaque fois la tête, et sauta jusqu'à trois fois contre celui qui le frappait. Cependant une nou-

velle décharge des autres le perça de plusieurs balles, et rendit sa marche plus pesante. Enfin ils achevèrent de le tuer d'une troisième décharge : suivant leur usage, ils lui arrachèrent les dents.

Le 19, sept hommes passèrent, dès six heures du matin, dans l'île des Croix, d'où ils virent beaucoup d'eaux ouvertes à l'ouest; et, dans l'impatience de rapporter cette agréable nouvelle à leurs compagnons, ils ne se donnèrent que le temps de ramasser une centaine d'œufs, qui furent mangés à leur arrivée; c'était pour reprendre les forces nécessaires à traîner l'espace d'environ trois cents pas leurs bâtimens sur la glace. Tout le monde s'arma de courage, parce que cette fatigue fut regardée comme la dernière. Les deux bâtimens ne furent pas plus tôt à l'eau, qu'on mit à la voile; et la navigation fut si prompte, qu'à six heures du soir on fut au-dessus de l'île des Croix. Là, on ne découvrit plus de glaces, ou du moins, celles qu'on crut voir encore ne causèrent plus d'épouvante. On fit route avec un si bon vent, que l'on ne parcourait pas moins de dix-huit lieues en vingt-quatre heures. Le 20, à neuf heures du matin, le cap Noir fut doublé; et vers six heures du soir, on reconnut l'île de l'Amirauté, qui fut dépassée pendant la nuit. En approchant de cette île, les Hollandais des deux bâtimens virent environ deux cents morses qui semblaient y paître, et se firent un amusement de les chasser; bravade qu'ils reconnurent bientôt pour une imprudence. Cette fière légion de monstres,

dont la force est extraordinaire, se mit à nager vers eux, comme dans le dessein concerté de se venger, et firent un bruit terrible, qui semblait les menacer de leur perte. Ils ne se crurent redevables de leur salut qu'à la faveur d'un bon vent.

Le 22, se trouvant proche du Kandenos, ils descendirent plusieurs fois à terre, pour chercher des œufs et des oiseaux. Les nids y étaient en abondance, mais dans des lieux fort escarpés. Les oiseaux ne paraissaient point effrayés de la vue des hommes, et la plupart se laissaient prendre à la main. Chaque nid n'avait qu'un œuf, qu'on trouvait à terre, sur la roche, sans paille et sans plumes pour l'échauffer; spectacle étonnant pour les Hollandais, qui ne comprirent point comment ces œufs pouvaient être couvés, et les petits éclore dans un si grand froid.

A peine eurent-ils remis à la voile pour s'éloigner de la côte, que le vent leur devint tout-à-fait contraire. D'ailleurs la mer se retrouva si couverte de glaces, qu'après les avoir écartées avec des peines incroyables, ils se virent forcés de retourner vers la terre, où ils abordèrent heureusement dans une belle anse, à l'abri de presque tous les vents. Ils y descendirent, et le bois ne leur manqua point pour faire cuire leurs œufs et leurs oiseaux. Une brume épaisse, et le vent du nord, les y retinrent trois jours, pendant lesquels, ayant pénétré dans l'île, ils trouvèrent de petites pièces de bon or, par les 73° 10'. Mais ce précieux métal les touchant moins

que la conservation de leur vie, ils saisirent le premier moment où les glaces recommencèrent à s'ouvrir; et, sortant de l'anse le 26, ils rencontrèrent le 27, à six heures du soir, un courant fort rapide. Ils se crurent près de Costingsarch, d'autant plus qu'ils voyaient un grand golfe, qui, suivant leurs conjectures, devait s'étendre jusqu'à la mer de Tartarie. Vers minuit, ils crurent doubler le cap des Croix, et bientôt ils passèrent un canal, entre une île et la terre-ferme. Le 28, ayant rangé la côte, ils reconnurent, à trois heures après midi, la baie de Saint-Laurent et le cap du Bastion, dont ils n'eurent pas plus tôt passé la pointe, qu'ils aperçurent deux barques à l'ancre, et plusieurs personnes sur le rivage.

Quelle fut leur joie de trouver des hommes! Cependant elle fut tempérée par le grand nombre de ces inconnus, qui n'étaient pas moins de trente, et qui pouvaient être des sauvages ou des ennemis de leur nation. Ils ne laissèrent pas de s'en approcher. C'étaient des Russes, qui s'avancèrent vers eux sans armes, et qui, jugeant de leur infortune à la première vue, les regardèrent d'abord d'un œil d'étonnement et de compassion. Bientôt ils reconnurent quelques Hollandais qu'ils avaient vus au voyage précédent; quelques-uns d'entre eux vinrent frapper sur l'épaule de Gérard de Veer et d'un autre, pour leur faire entendre qu'ils croyaient les avoir déjà vus; et c'étaient effectivement les seuls qui eussent fait le second voyage. Ils leur de-

si petit bâtiment. Quelque peine qu'il eût à se le persuader, il ne put lui en rester aucun doute, lorsque, leur ayant montré sa carte, ils insistèrent à lui donner les mêmes lumières : il reprit le large, avec le double chagrin de se voir beaucoup moins avancé qu'il ne l'avait cru, et d'ignorer ce qu'était devenu la chaloupe. Le soir, se trouvant près d'un grand cap, qu'il prit pour celui de Candnoes, il y jeta l'ancre. Quelques Russes d'une barque, dont il s'approcha le 17 au matin, s'efforcèrent de lui faire entendre qu'ils avaient vu ses compagnons au nombre de sept. Quoiqu'ils levassent sept doigts en montrant la scute, pour faire comprendre què le petit bâtiment qu'ils avaient vu en était peu différent, ils auraient eu peine à lui communiquer leur idée, s'il n'eût reconnu entre leurs mains une petite boussole, qu'ils avaient reçue de la chaloupe, en échange apparemment pour quelque présent de vivres. Il se fit montrer alors le parage où ils l'avaient laissée, et le cap y fut porté aussitôt. Cependant, après d'inutiles recherches, il retourna le soir à la côte, où il trouva de l'eau douce et quantité de cochléaria.

Le 18, ayant rangé la côte jusqu'à midi, il eut la vue d'un grand cap, sur lequel il découvrit plusieurs croix. Ces marques, et d'autres qu'il trouva sur la carte, l'assurèrent enfin que c'était le cap de Candnoes, qui est à l'embouchure de la mer Blanche, et qu'il cherchait depuis si long-temps. En effet, il est fort reconnaissable à cinq croix ancien-

nement plantées, autant qu'à la forme de sa masse, qui fuit des deux côtés au sud-est et au sud-ouest. Pendant qu'on se disposait à passer à l'ouest de la mer Blanche, vers la côte de la Laponie, on s'aperçut qu'une partie de l'eau avait coulé des tonneaux; mais quoique la traversée soit d'environ quarante lieues, où l'on ne peut espérer d'eau douce, le vent se trouva si bon, que se fiant au ciel sur tout le reste, on remit à la voile entre dix et onze heures du soir; et le 20, entre quatre et cinq heures du matin, c'est-à-dire, dans l'espace de trente heures, on eut la vue de la terre, à l'ouest de la mer Blanche. Le mugissement des flots avait averti de Veer qu'il n'en était pas loin. Lorsqu'il eut la côte en face, la difficulté d'avancer lui fit prendre sa route entre des rochers qui le conduisirent dans une bonne rade, où il trouva une grande barque à l'ancre, et quelques maisons sur le rivage. Treize Russes, qui les habitaient avec trois femmes et deux Lapons, lui firent un accueil fort civil. Le poisson ne lui fut pas épargné, non plus qu'une bouillie d'eau et de farine, qui servait de pain dans cette contrée.

Dès le même jour, quelques Hollandais qui s'avancèrent dans les terres pour chercher du cochléaria, virent deux hommes sur une montagne, et s'imaginèrent que le pays était plus habité qu'il ne leur avait paru. Ils retournaient à la scute, sans pousser leur curiosité plus loin; mais ces deux hommes, qui n'avaient pas eu plus de bonheur à

les reconnaître, étaient de l'équipage de la chaloupe, et cherchaient un canton habité pour s'y procurer des vivres. Ils descendirent de leur montagne, et s'étant approchés de l'habitation, ils reconnurent aisément la scute. On passe sur les transports de leur joie. La chaloupe avait beaucoup souffert : elle arriva le 22, et les deux équipages rendirent grâces au ciel de les avoir rassemblés. Ils obtinrent des Russes différentes sortes de provisions qu'ils payèrent libéralement; mais, ne comprenant rien à leur langage, ils n'en reçurent que des lumières incertaines sur leur route.

Les deux bâtimens remirent en mer le 23, et le 24, à six heures du matin, ils arrivèrent aux sept îles, où ils trouvèrent quantité de pêcheurs, auxquels ils demandèrent la distance de Kilduin, Kildun, Kool ou Kola, car leurs mémoires portaient ces différens noms. Les pêcheurs russes leur montrèrent l'ouest; et c'était aussi l'opinion d'Heemskerck. Le soir, ils rencontrèrent d'autres pêcheurs, qui leur firent entendre par leurs signes, auxquels ils mêlaient les mots de *Kola* et de *Brabante*, qu'il y avait des vaisseaux hollandais à Kola. Le lendemain à midi, on eut la vue de Kilduin, et deux heures après on arriva heureusement à la pointe occidentale de l'île. Heemskerck descendit aussitôt, et trouva cinq ou six petites cabanes habitées par des Lapons, qui lui confirmèrent, non-seulement que Kilduin était le nom de l'île, mais qu'il était arrivé au port de Kola trois navires hollandais,

dont on les avait assurés que deux devaient partir ce jour même. Les deux bâtimens remirent presque aussitôt à la voile pour se rendre à l'embouchure de la rivière de Kola, qui est au sud de Kilduin, vers l'extrémité septentrionale du continent. Dans leur route, un vent fort impétueux les força de passer derrière deux rochers, et de porter vers la côte. Trois Lapons qui s'y trouvaient dans une petite hutte leur confirmèrent ce que leur avaient dit ceux de l'île. Heemskerck leur proposa de conduire par terre un de ses gens à Kola, et ne put les y engager par ses offres; mais ils le conduisirent lui-même, avec un de ses matelots, au-delà d'une montagne, où d'autres Lapons promirent de leur servir de guides pour une somme fort légère. Un d'entre eux s'arma d'un mousquet, et partit vers la fin de la nuit avec le matelot hollandais, qui n'avait pour arme qu'un simple croc.

Le 26, les deux bâtimens furent tirés à terre, et déchargés. Heemskerck avait trop éprouvé la bonne foi des Lapons pour en ressentir quelque défiance; et, sous leur protection, il ne devait lui rester aucune crainte de manquer de vivres. La familiarité s'établit si promptement, que, dès le premier jour, on ne fit pas difficulté de manger et de se chauffer en commun. Les Hollandais apprirent à boire du *quas*, liqueur russe composée d'eau et de pain moisi, et la trouvèrent fort bonne, après avoir été réduits si long-temps à l'eau de neige. Ceux qui étaient encore atteints du scorbut décou-

vrirent dans les terres une sorte de prunelles qui achevèrent de les guérir.

Le 29, ils virent paraître le Lapon qu'ils avaient envoyé à Kola, mais seul, et leur crainte fut vive pour leur compagnon. Cependant en vain s'empressèrent-ils autour de ce guide : il était chargé d'une lettre; et, refusant de s'expliquer avec eux, il voulut la remettre lui-même à leur chef. Heemskerck, à qui elle était adressée, se hâta de l'ouvrir : elle était en langue hollandaise. On lui marquait un extrême étonnement de son arrivée. On l'avait cru mort avec tous ses gens, et l'on promettait de le venir prendre bientôt, avec une charge de toutes sortes de rafraîchissemens. Ce billet était signé *Jean Cornelisz Ryp*. Des nouvelles de cette nature ne pouvaient manquer de causer une extrême satisfaction; mais Heemskerck, de Veer et les deux équipages, eurent peine à comprendre quel était le Cornelisz qui leur écrivait. Ce nom était celui de l'officier qui les avait quittés l'année précédente, pour prendre une autre route avec son vaisseau; mais, jugeant qu'il avait dû souffrir encore plus qu'eux, ils ne pouvaient se persuader qu'il fût vivant. D'ailleurs il ne leur rappelait aucune circonstance de leurs aventures communes. Enfin, Heemskerck chercha une lettre qu'il avait reçue autrefois de Jean Cornelisz Ryp, et l'écriture se trouva de la même main. La joie des deux équipages éclata par des transports : le guide fut généreusement récompensé. Cet homme marchait avec

une vitesse qui fit l'admiration des Hollandais. Au retour, il avait fait seul, en vingt-quatre heures, le chemin qu'Heemskerck n'avait pu faire qu'en deux jours et deux nuits, avec le matelot qui l'accompagnait.

Dès le lendemain au soir on vit à la côte une de ces barques que les Lapons nomment *iol*, sur laquelle on reconnut Cornelisz et le matelot qu'on lui avait envoyé. Ils apportaient de la bière de Rostock, du vin, de l'eau-de-vie, du pain, diverses sortes de viande, du lard, du saumon, du sucre, et tout ce qui pouvait plaire à des Hollandais épuisés de forces. Après les félicitations mutuelles, on se rassembla dans un grand festin, où les Lapons des cabanes voisines furent invités, et la joie n'y régna pas moins que l'abondance. Ensuite les deux petits bâtimens furent remis à l'eau, et l'on partit pour Kola. Le 2 septembre, entre sept et huit heures du soir, on entra dans la ville, où tous les transports se renouvelèrent entre les deux équipages et celui de Cornelisz.

Heemskerck obtint des officiers qui commandaient à Kola, pour le czar, la permission de faire transporter ses deux petits bâtimens dans le magasin russe, et de les y consacrer à la postérité, comme le monument de la plus étrange navigation qui se soit conservée dans la mémoire des hommes. Ensuite s'étant rendu le 15 septembre, avec ses gens, à bord du vaisseau de Cornelisz, que rien ne retenait plus à Kola, ils partirent le 18 pour

la Hollande. Le 29 d'octobre ils entrèrent dans la Meuse, et s'étant rendus à Amsterdam le premier novembre, ils y furent reçus avec autant d'admiration pour leur courage, que pour la singularité de leurs aventures.

Cependant une si malheureuse catastrophe ne découragea pas moins les négocians que les états de Hollande; et l'entreprise de la découverte d'un passage au nord-est fut abandonnée, comme celle du passage au nord-ouest l'avait été en Angleterre, après le troisième voyage de Davis. Il semblait que les deux nations, jalouses de la même gloire, attendissent mutuellement le succès des efforts qu'elles faisaient comme à l'envi, pour se déterminer à les recommencer, et pour reprendre courage d'un côté lorsqu'on le perdait de l'autre. On trouve du moins, dans les mémoires du temps, qu'après le retour d'Heemskerck, plusieurs Anglais reprirent des espérances qui ne s'étaient pas tout-à-fait éteintes pour le nord-ouest, et qu'elles étaient fort échauffées en 1600, lorsqu'un nouvel incident les fit éclore avec une nouvelle ardeur.

On a vu dans une autre partie de cet ouvrage, que le capitaine James Lancaster avait été envoyé aux Indes orientales avec quatre grands vaisseaux, les premiers que la Compagnie anglaise eût expédiés pour ces mers. Il fut battu à son retour par une rude tempête, vers le cap de Bonne-Espérance, et le vaisseau qu'il montait fut si maltraité, que ses propres gens le pressèrent de passer sur un

autre. Mais croyant sa présence nécessaire à la conservation des richesses qu'il avait à bord, il demeura ferme dans son poste, et n'accepta du secours qu'on lui offrait, que l'occasion d'écrire à la Compagnie, pour lui protester, « qu'au risque de sa vie et de celle de son équipage, il s'efforçait de sauver son navire et sa cargaison. » A cette généreuse déclaration il joignit une apostille d'autant plus remarquable, que son embarras n'eut pas le pouvoir de lui en faire perdre l'idée : « Le passage des Indes orientales, écrivit-il, est à 62° 30′ au nord-est de l'Amérique. »

Une assurance si positive, dans des circonstances de cette nature, et de la part d'un homme dont on connaissait le caractère, fit une impression extraordinaire à Londres. Ellis juge même que l'apostille n'étant liée à rien dans sa lettre, devait être une réponse qui se rapportait à ses instructions; mais indépendamment de cette conjecture, il paraît certain que ce fut sur l'avis de Lancaster, que la Compagnie de Russie et celle de Turquie se déterminèrent à faire partir deux vaisseaux pour la découverte du passage au nord-ouest.

Le capitaine Georges Weimouth, commandant de cette expédition, partit le 2 mai 1602, sur *la Découverte*, navire de soixante-dix tonneaux, avec un autre nommé *l'Aide de Dieu*, de soixante, commandé par Jean Drew. Le 28 juin, se trouvant par les 62° 30′ de latitude, il reconnut le cap de Warwick, et de fortes raisons lui firent juger que cette

terre était une île. Dans cette supposition, il conclut que le golfe de Lumley, et celui qui en est le plus proche au sud, devaient nécessairement aboutir à quelque mer; et comme le courant, dans cet endroit, porte droit à l'ouest, il en inféra qu'on devait raisonnablement y espérer un passage. Il observa aussi que toute la côte de l'Amérique était coupée dans cette partie; mais le 19 juillet, ses gens mutinés demandèrent absolument leur retour, avec offre néanmoins, s'il voulait tenter la découverte par les 60 ou 67°, à la faveur du vent du nord-ouest qu'ils avaient alors, d'en courir volontiers le risque avec lui. Il était à 68° 53', et l'équipage refusa absolument d'avancer plus loin. Le 26, il se trouva par les 61° 40', à l'entrée d'un golfe où, s'étant avancé l'espace de cent lieues au sud, les glaces l'embarrassèrent si peu, qu'il jugea le passage plus vraisemblable de ce côté, que par le détroit de Davis. Cependant la saison trop avancée, et le grand nombre de malades qu'il avait sur les deux bords, lui firent prendre la résolution de retourner en Angleterre, où il arriva le 5 août, au port de Darmouth.

Ce voyage, dont il n'y avait rien à conclure au fond, pour ou contre la réalité du passage, servit néanmoins à soutenir les espérances publiques, et toute la nation anglaise semblait n'attendre qu'un homme dont le mérite répondît à la grandeur de l'entreprise. Il se présenta dans le célèbre Hudson, dont Ellis rend ce témoignage, au nom de toute sa

patrie ; « que jamais personne n'entendit mieux le métier de la mer; que son courage était à l'épreuve de tous les événemens, et sa persévérance infatigable. » Hudson prit des engagemens avec une Compagnie de négocians distingués, qui s'étaient associés pour la découverte d'un passage plus court aux Indes orientales, soit par le nord, ou par le nord-est, ou par le nord-ouest, et répondit du succès par une de ces trois routes. On ne trouve point, remarque Ellis, dans aucun des mémoires qui sont venus jusqu'à nous, de Compagnie qui ait jamais fait tant de dépenses dans la même vue, et qui les ait soutenues si constamment.

Le premier voyage qu'Hudson fit à son service, fut pour découvrir un passage aux Indes orientales droit au nord. Il n'y employa pas plus de quatre mois et demi, et cette expédition mérite plusieurs remarques. Le jour de son départ fut le 1er mai 1607. Le 13 juin, il découvrit une terre qui paraît être une partie de la côte orientale du Groënland. Il en vit une autre, le 21 du même mois, par les 73°, et, ne prenant des noms que dans ses espérances, il lui donna celui de *hold with hope*, c'est-à-dire *tiens bon*. Il y trouva le temps beau et tempéré, au lieu qu'à 63° il l'avait eu extrêmement froid. Le 27, il était à la hauteur de 78°, et le temps y était le même; mais le 2 juillet, à la même latitude, il le trouva extrêmement froid. Le 8, au même degré, il eut un grand calme. La mer était sans glace; mais il rencontra une quantité con-

›le de bois flotté. Il observa qu'une mer ıe ou couleur d'azur, était ordinairement em-'rassée de glaces; mais qu'étant verte, elle n'en ai ucune. Le 14, son contre-maître et son bosman, qui descendirent à terre par les 80° 23′, se ›uvèrent sur la côte de Spitzberg. Ils y découvrent des traces de rennes. Ils virent quelques ›eaux aquatiques, et deux ruisseaux d'eau douce, nt l'une était chaude. Hudson s'avança jusqu'à près d 2 ›lus loin, si les glaces ne l'eusse poussant au nord-ouest, il tenta c e détroit de Davis; mais n'y trouvant moins inaccessible, il revint le 15 septem...

On ne lui laissa pas un long repos. Dès l'année suivante, on lui proposa de chercher un passage au nord-est. Il se mit en mer le 21 avril, et ses premières recherches se firent entre le Spitzberg et la Nouvelle-Zemble; mais étant arrêté par les glaces, il côtoya cette dernière baie, qui fut moins rigoureuse pour lui qu'elle ne l'avait été pour les Hollandais. Il conçut même quelque espérance de trouver un autre passage que celui qui était connu sous le nom de Weigats; ensuite, renonçant à cette idée, il quitta sa route pour tenter le passage au nord-ouest par le golfe de Lumley. Mais il reconnut bientôt que la saison était trop avancée; et, remettant son entreprise à l'année suivante, il prit le parti de retourner en Angleterre, où il rentra le 26 août.

On ne trouve aucun éclaircissement sur les raisons qui lui firent quitter presque aussitôt sa patrie. Ellis fait entendre que sa compagnie fut mécontente des pertes continuelles qu'elle avait essuyées, sans en avoir tiré le moindre avantage; et que pour la dédommager de ses frais, il chercha le moyen de la servir par des secours étrangers. On ne comprend point comment elle aurait pu tirer quelque utilité du succès d'autrui; mais quelque jugement qu'on doive porter des motifs d'Hudson, il est certain qu'ayant offert ses services aux Hollandais, sa réputation les fit accepter, et que la Compagnie d'Amsterdam lui fournit, en 1609, un vaisseau bien pourvu de munitions, pour chercher un passage, soit par le nord-est ou par le nord-ouest. Aussi la relation de ce troisième voyage ne se trouve-t-elle que dans les recueils hollandais.

Hudson partit du Texel le 6 avril, et doubla le cap de Norvège le 5 mai. Ensuite il prit sa route vers la Nouvelle-Zemble, le long des côtes septentrionales. Les bancs de glace, dont il trouva cette mer couverte, lui firent perdre tout d'un coup l'espérance de pénétrer plus loin par cette voie. Son équipage était un mélange d'Anglais et de Hollandais, dont la plupart, ayant fait le voyage des Indes orientales, furent bientôt rebutés par l'excès du froid, et qui d'ailleurs s'accordaient fort mal entre eux. Il leur fit deux propositions : la première, d'aller vers les côtes de l'Amérique par les 40°, fondé sur des mémoires et des cartes que le

capitaine Smith lui avait envoyés de la Virginie, et par lesquels il paraissait qu'on pouvait espérer un passage dans les mers occidentales, par un détroit que Smith supposait autour de cette colonie. L'autre proposition était de chercher ce passage par le détroit de Davis. On est surpris de lire dans ce journal, que ce fut le second de ces deux projets qui fut approuvé, et de trouver aussitôt qu'après s'être avancé jusqu'à l'île de Faro, Hudson tourna vers le sud jusqu'aux 44°, où il relâcha le 18 juillet sur la côte du continent, pour se faire un nouveau mât de misaine. Il y fit quelques échanges avec les habitans pour des pelleteries; mais ses gens s'étant attiré leur haine, et craignant de n'être pas les plus forts, l'obligèrent de remettre à la voile le 26, et tinrent la mer jusqu'au 3 août, qu'ils prirent encore terre par les 37° 45′; ensuite, rangeant la côte jusqu'à 40° 40′, ils trouvèrent entre deux caps un grand fleuve qu'ils remontèrent dans la chaloupe l'espace de cinquante lieues, et qui a conservé le nom de *Hudson-river*. Enfin ils s'avancèrent jusqu'aux 42° 40′; mais les provisions commençant à leur manquer, ils reprirent le large, et dans le conseil qu'ils tinrent sur leur route, leurs opinions furent différentes. Le contre-maître, qui était Hollandais, voulait hiverner à Terre-Neuve, pour retourner l'année suivante à la recherche du passage par le nord-ouest; Hudson fut d'avis contraire, dans la crainte que son équipage, qui l'avait déjà menacé, ne continuât de se mutiner, et que la diffi-

culté de trouver des vivres ne le mît hors d'état de reprendre sa navigation. Il proposa d'aller passer l'hiver en Islande, et tout le monde parut y consentir; mais les Anglais ayant changé d'opinion en se rapprochant de leur patrie, on relâcha le 7 novembre à Darmouth.

Hudson offrit ensuite à la Compagnie hollandaise de faire un nouveau voyage, mais à des conditions qui ne furent pas goûtées. Ce refus le rendant libre, il en prit occasion de renouer avec son ancienne Compagnie anglaise; mais elle exigea, pour fondement du traité, que dans une nouvelle entreprise au nord-ouest il prît à bord, en qualité d'assistant, Coleburne, habile marin, qu'elle croyait propre à guider ses résolutions. C'est à cette fatale clause qu'on attribue ses malheurs, par l'influence qu'elle eut sur sa conduite et sur les dispositions de son équipage.

Il partit de Blackwall le 17 avril; et, sans attendre que son vaisseau fût sorti de la Tamise, il saisit la première occasion de se défaire de Coleburne, en le renvoyant à Londres avec une lettre dans laquelle il s'efforçait de justifier cet étrange procédé. A la fin de mai, il entra dans un port sur la côte ouest d'Islande; et, sous des prétextes qui se rapportaient à Coleburne, ses gens y formèrent un complot qu'il n'eut pas peu de peine à dissiper. Cependant, après les avoir fait rentrer dans l'ordre, il quitta l'Islande le 1er juin; et le 9 du même mois, il se flatta d'avoir passé le détroit de Frobisher. Le

15, il reconnut le pays que Davis avait nommé *la Désolation*; et le 24, il entra dans le passage qui a pris depuis le nom de détroit d'Hudson. Le 8 juillet, à 60° il donna le nom de *Désir provoqué* au pays qu'il vit au sud du détroit. Il se trouva le 11, entre plusieurs îles qu'il appela *îles de la Merci de Dieu*. La marée y montait de plus de quatre brasses: il observa que le flux venait du nord. On était alors par les 62° 9′ de latitude. Arrivé le 3 août à l'extrémité du détroit, il nomma le cap à gauche *cap Wolstenholme*; et celui de la droite, *cap Diggs*; ensuite, poussant jusqu'au fond de la baie, il visita fort soigneusement toute la côte occidentale, jusqu'au commencement de septembre. Robert Ivet, son contre-maître, ne cessant d'exciter des mutineries dans l'équipage, il le déplaça : rigueur qui ne fit qu'irriter les mécontens. Cependant il continua de visiter la baie, dans la vue apparemment de chercher un lieu propre au dessein qu'il avait d'y passer l'hiver. Il en trouva un au commencement de novembre, vers le sud-ouest; et le vaisseau y fut mis à sec.

On était parti de Londres avec des provisions pour six mois; ce terme expiré, il est difficile de concevoir quelles pouvaient être les espérances d'Hudson, daus un pays dont il connaissait la stérilité; aussi se vit-il bientôt dépourvu de tout. A la vérité, l'hiver procura un grand nombre d'oiseaux qui le sauvèrent du dernier excès de la faim, et qui aidèrent à prolonger le peu de biscuit qui

restait à bord. On ajoute, pour excuser une si haute imprudence, que si ses gens eurent beaucoup à souffrir, il porta lui-même sa part de la misère. A l'arrivée du printemps, il courut la côte pendant neuf jours pour chercher des sauvages dont il pût tirer des vivres; mais ne trouvant rien qui convînt à sa situation, il revint au vaisseau, qu'il prit le parti de remettre promptement à flot pour retourner en Angleterre, distribua dans l'équipage le biscuit qu'on avait conservé, et mit tout en ordre, dans la supposition qu'il vînt à mourir pendant la route. On raconte qu'en faisant ces tristes dispositions, il pleurait à chaudes larmes de l'infortune de ses gens et de la sienne.

Cette tendresse ne fit aucune impression sur ceux qui avaient juré sa perte. Henri Green, jeune homme auquel il avait sauvé l'honneur à Londres, en lui donnant une retraite dans sa maison, et l'envoyant à bord de son vaisseau sans la participation des propriétaires, avait conspiré contre lui avec Ivet et quelques autres. Lorsqu'on fut prêt à partir, ces scélérats se saisirent du capitaine, de Jean Hudson son fils, qui était encore dans la première jeunesse; de James Woodhouse, mathématicien, qui faisait le voyage en qualité de volontaire; du charpentier et de cinq autres : ils les mirent dans la chaloupe, sans provisions et sans armes, et les abandonnèrent cruellement dans cette affreuse contrée pour y périr de misère ou par la barbarie des sauvages. On n'a jamais eu d'autre information de

leur sort; mais on sait qu'ils furent vengés par la justice du ciel. Les rebelles qui partirent avec le vaisseau, reçurent du moins une partie des châtimens qu'ils méritaient. Green et deux de ses complices furent tués dans une rencontre qu'ils firent des sauvages. Ivet, qui avait fait plusieurs voyages avec Hudson, et qui était la principale cause du désastre, mourut à bord, d'une maladie fort douloureuse; et le reste de l'équipage ne rentra dans sa patrie qu'après avoir essuyé d'horribles calamités. On fut informé de ce détail par Habacuc Pricket, écrivain du vaisseau, qu'on soupçonna autant que tout autre, d'avoir trempé dans une action si noire, mais qu'une protection puissante déroba au châtiment avec tous ses compagnons. D'ailleurs il eut l'art, à son retour, de se rendre nécessaire, en rapportant à la Compagnie que la marée dont on s'était servi pour remettre le vaisseau à flot, par les 61° de latitude, venait directement de l'ouest. Ce récit donna de nouvelles espérances aux directeurs, qui résolurent sur-le-champ de faire un nouvel essai, et de sauver en même temps le malheureux Hudson, s'il était encore en vie.

On choisit pour cette noble entreprise, Thomas Button, officier d'une naissance et d'une habileté distinguées, qui était alors attaché au prince Henri, fils aîné du roi, et que ses services firent élever dans la suite à d'autres honneurs. On lui donna deux vaisseaux, *la Résolution*, qu'il monta

lui-même, et *la Découverte*, dont le commandement fut confié au capitaine Ingram; ces deux bâtimens furent chargés de provisions pour dix-huit mois. Button quitta la Tamise au commencement de mai 1612; il entra dans le détroit d'Hudson, au sud des îles de la Résolution, où il demeura quelque temps pris dans les glaces; mais s'étant heureusement dégagé, il s'avança jusqu'à l'île de Diggs, qu'il trouva sans glaces; il y passa quelques jours pour faire équiper une pinasse, dont il avait apporté les matériaux d'Angleterre; et, pénétrant à l'ouest, il découvrit une terre qu'il nomma *Cary-Swan's-nest*. De là, tournant au sud-ouest, il vit, par les 60° 40′ de latitude, le pays auquel il donna le nom de *Hopes-checked*, c'est-à-dire, espérances trompées. Une grosse tempête qu'il essuya dans ce dangereux parage, et qui le jeta vers le sud, l'obligea de chercher un port. Il entra, le 15 août, dans une anse au nord d'une rivière qu'il nomma *le port Nelson*, du nom d'un de ses principaux officiers qu'il enterra sur la rive. Dans la résolution d'y passer l'hiver, il plaça le plus petit de ses vaisseaux devant le sien, et les fortifia tous deux d'un pilotis de sapins, renforcé de terre, pour se garantir de la neige, des glaces, des pluies et des flots; il se tint enfermé à bord, avec l'attention d'y entretenir continuellement trois grands feux; et ses soins ne furent pas moins constans pour la santé de ses équipages. Cependant il perdit plusieurs matelots; et lui-même il souffrit

beaucoup pendant les trois ou quatre premiers mois de l'hiver, qui fut extrêmement rude.

On regrette qu'il n'ait pas donné au public le journal exact et suivi de son voyage, d'autant plus qu'il l'avait rédigé avec beaucoup de soin. Ellis assure qu'ayant conçu sur ses observations une forte espérance de parvenir à la découverte du passage, et n'en voulant partager l'honneur avec personne, il se crut intéressé à ne rien publier. Ce qu'on a rapporté du commencement de son entreprise est tiré de divers mémoires sortis de différentes mains, où l'on trouve de plus, que malgré la rigueur de l'hiver, les eaux du port Nelson ne furent pas prises avant le 16 février; ce qu'on attribue aux changemens presque journaliers des vents. Il paraît aussi que Button n'eut pas de peine à se garantir de la faim, puisqu'on lit dans les mêmes mémoires, que pendant le cours de cet hiver, ses équipages tuèrent au moins dix-huit cents douzaines de perdrix et d'autres oiseaux. Il avait avec lui plusieurs personnes d'une expérience et d'une capacité supérieures : tels étaient Nelson, que la mort lui enleva, mais auquel il fut redevable de la plus grande partie de ses précautions; Ingram, qui commandait le second vaisseau; Gibbons, dont Button disait lui-même qu'il n'y avait jamais eu de plus habile marin; Robert Hawkbridge, dont on a quelques remarques sur ce voyage; et Josias Hobart, pilote de *la Résolution*. Ce fut Hawkbridge, qui, par ses observations sur la marée aux îles des

Sauvages, trouva qu'elle venait du sud-est, et qu'elle montait de trois brasses. Pendant tout l'hiver, Button eut la sage politique d'occuper utilement ses officiers, pour leur ôter toute occasion de murmure, en leur faisant éviter l'inaction, dont ils auraient peut-être abusé. Il employa les uns à mesurer les routes et les distances, les autres à tenir compte des variations du temps, des degrés du froid et des autres phénomènes de l'air. Il les mit dans la nécessité de s'appliquer tous, en leur proposant des questions auxquelles ils étaient obligés de répondre.

Quoique la rivière eût commencé à s'ouvrir vers le 21 avril, Button ne remit en mer que plus de deux mois après. Il visita la côte occidentale de la baie, en donnant aux lieux les plus remarquables des noms qu'ils conservent encore. La baie où il avait passé l'hiver prit le sien, et le pays voisin fut nommé la Nouvelle-Galles. Hobart, trouvant à 60° de latitude un courant de marée fort rapide, qui allait tantôt à l'est et tantôt à l'ouest, marqua ce lieu dans sa carte par le nom de *Hobart's-hope*, l'espérance de Hobart. La plus grande hauteur au nord, où l'on croit que Button ait pénétré, est le 65e degré. Il revint en Angleterre dans l'automne de 1613, fort satisfait de ses observations, qui regardaient principalement les marées, et persuadé de la possibilité d'un passage au nord-ouest.

Gibbons, son parent et son favori, fut employé à la même recherche en 1614, et réussit moins

dans son voyage. Il manqua l'entrée du détroit d'Hudson. Il fut entraîné par les glaces dans une baie qui fut nommée *Gibbons-hole*, trou de Gibbons, à 57° de latitude sur la côte de Labrador. Il y fut retenu vingt semaines entières dans un continuel danger; et son vaisseau fut si maltraité, qu'il se vit forcé de renoncer à son entreprise, quoiqu'il y ait beaucoup d'apparence qu'il ne l'avait formée que sur les instructions de son ami.

L'année suivante offre une expédition beaucoup plus célèbre, entreprise par la même Compagnie, que l'inutilité des dépenses n'était pas capable de rebuter. Robert Byleth, qui avait été des trois derniers voyages, fut choisi pour commander *la Découverte*, et reçut pour pilote le fameux Guillaume Baffin, dont la réputation a comme éclipsé la sienne. Ils mirent à la voile le 18 avril; et dès le 6 mai, ils reconnurent le Groënland, à l'est du cap Farewell. Le 27, ils passèrent les îles de la Résolution. Dans un bon havre qu'ils trouvèrent au nord de ces îles, ils observèrent que la marée venait d'est-sud-est; aux îles des Sauvages, ils rencontrèrent un grand nombre d'habitans du pays, avec lesquels ils entrèrent en commerce. De là, pénétrant toujours à l'ouest, ils découvrirent par les 64°, dans la baie d'Hudson, une île qu'ils nommèrent *Mill island*, l'île du Moulin, parce que la glace y paraissait comme moulue : la marée y venait du sud-est. Le 10 juillet, ils virent la terre à l'ouest, et la marée y venait du nord. Ils en conçurent tant d'espérances

pour le passage, qu'ils donnèrent à cet endroit le nom de *cap Comfort*, cap de Consolation, à 65° de latitude et 86° 10′ de longitude de Londres. Mais, après avoir doublé le cap et s'être avancés douze ou treize lieues, ils virent que la côte tournait au nord-est à l'est; ce qui fit évanouir leurs plus flatteuses idées. Ils revinrent en Angleterre, et mouillèrent le 9 septembre dans la rade de Plymouth, sans avoir perdu un seul homme.

Ce voyage fit rappeler aux deux aventuriers, qu'il n'y avait point de succès à se promettre par la baie d'Hudson. Mais, ne regrettant que les six mois qu'ils y avaient employés, ils proposèrent à leur Compagnie de les équiper pour une autre expédition par le détroit de Davis. On leur rendit le même vaisseau sur lequel ayant mis à la voile le 26 mars 1616, ils entrèrent dans ce détroit le 14 mai. Mais en arrivant par les 72° 20′ de latitude, ils commencèrent à désespérer du passage, par la seule raison que la marée y était si basse, qu'elle ne montait pas au-dessus de huit ou neuf pieds, et qu'elle n'avait même aucun courant régulier; le flux venait du sud. A la même hauteur, ils reconnurent le cap d'Espérance de Saunderson, qui était le plus haut point au nord où Davis avait poussé sa route. Baffin observe dans son journal, que ce voyageur pût y concevoir de grandes espérances, sur ce qu'il y vit la mer sans glace et le passage fort large; mais il répète que la nature de la marée et du courant devait les détruire.

Cependant Byleth n'en continua pas moins sa route. Il arriva au commencement de juin par les 72° 45', sous une petite île qu'il nomma *Women's island*, île des femmes, parce qu'il y trouva des femmes, des tentes et des canots. Les glaces qui l'incommodaient beaucoup l'obligèrent le 12 d'entrer dans un port, où les sauvages lui apportèrent quantité de peaux et de cornes; ce qui le fit nommer *Horn-Sound*, anses de cornes. Après y avoir passé quelques jours, il remit en mer, malgré l'incommodité des glaces; et le 1er juillet, il trouva la mer libre par les 75° 40'. Ici les espérances de Baffin se ranimèrent. On doubla le 3 un beau cap à 76° 35', qui reçut le nom de *cap de Diggs*, à l'honneur d'un des principaux chefs de la Compagnie anglaise. On passa devant une belle anse qui fut nommée *Woolstenholme's-Sound*, du nom d'un autre directeur Le 5, on se trouva dans une autre anse, à 77° 30'; elle fut nommée *Whale's-Sound*, anse des baleines, parce qu'on y vit un grand nombre de ces animaux.

Byleth et Baffin s'avancèrent ensuite vers une quatrième anse, qui s'étend au-delà des 78°, et qu'ils nommèrent *anse de Smith*; elle est à l'extrémité d'un grand golfe qui reçut le nom de *Baffin's-bay*, baie de Baffin, et qu'Ellis fait commencer au cap de Saunderson. Tous ces lieux sont sur la côte occidentale du Groënland, qui est à l'est de la baie: ils rencontrèrent une prodigieuse quantité de baleines dans l'anse de Smith, plus grandes qu'ils n'en

avaient jamais vues dans aucune mer. La déclinaison de l'aiguille dans cette baie alla jusqu'à 56°, c'est-à-dire plus de cinq points vers l'ouest; et Baffin assure que c'est la plus grande qu'on ait jamais observée.

En faisant route vers l'ouest, ils découvrirent plusieurs îles, qui furent nommées *Cary's islands*, îles de Cary; et la première anse qu'on trouva de ce côté, reçut le nom d'*Alderman Jones's Sound*. Le 12, ils arrivèrent par les 74° dans une autre anse, qu'ils nommèrent *Lancaster's Sound*. Baffin ne cessa point de suivre la côte occidentale du détroit de Davis, jusqu'au 27, où, reconnaissant les îles de Cumberland, il désespéra de pouvoir pousser plus loin ses découvertes. Les malades étaient en grand nombre à bord. On fit route vers la côte de Groënland, et l'on entra dans le port de Cockin, à 65° 45'. Une grande abondance de cochléaria, que ce port offrait pour le soulagement des malades, les mit bientôt en état de supporter la mer, et l'on arriva le 30 août à la rade de Douvres.

Byleth, dans une lettre fort sensée qu'il écrivit au directeur Woolstenholme, déclara positivement qu'on ne devait rien espérer pour la découverte du passage par le détroit de Davis. Il ajoutait que d'ailleurs on ne pouvait trouver de lieu plus propre à la pêche des saumons, des phoques et des baleines; et l'expérience l'a vérifié, puisque les Hollandais y ont établi une pêche annuelle, qui leur a produit d'immenses richesses. Baffin ne parut pas moins persuadé que le passage ne pouvait être dans

le détroit de Davis : mais il demeura dans l'opinion qu'il en existait un au nord-ouest; et jusqu'au dernier moment de sa vie qu'il perdit aux Indes orientales après avoir été blessé au siége d'Ormuz, il persista dans ce sentiment.

Un espace d'environ quinze ans, qui n'offre aucune entreprise pour la découverte, doit faire juger que la Compagnie anglaise y renonça tout-à-fait, ou qu'elle était occupée d'autres soins. Cependant il restait en Angleterre une forte impression des raisonnemens de Davis, de Gilbert, d'Hudson et de Baffin. Lucas Fox, marin habile, en faisait l'unique sujet de ses méditations, et ne cessait point d'en conférer avec ceux qui avaient été employés aux voyages précédens : il prit soin de recueillir toutes les cartes et tous les journaux de ces expéditions. Enfin l'ardeur extraordinaire de son zèle le fit connaître des plus célèbres mathématiciens, qui s'engagèrent à lui procurer un vaisseau du roi pour recommencer les tentatives. Ils présentèrent, en 1630, une savante requête au roi Charles Ier; et ce prince ne rejeta point des sollicitations si graves. Cependant la saison trop avancée lui ayant fait remettre l'exécution de l'entreprise à l'année suivante, Briggs, un des principaux mathématiciens, mourut dans l'intervalle; et les espérances de Fox demeurèrent suspendues. D'un autre côté, quelques négocians de Bristol, sollicités par un officier de mer, avaient formé le même projet. Ils proposèrent aux amis de Fox de s'associer avec

eux, en faisant partir un vaisseau dans la même vue, à condition que les uns et les autres auraient une part égale au profit de la découverte, auquel des deux vaisseaux que cette faveur fût réservée : leur proposition fut acceptée. Vers le même temps, Thomas Roe, déjà célèbre dans ce recueil, arriva de Suède, où son mérite l'avait fait employer, et prit tant d'affection pour Fox, que l'ayant présenté à la cour, il y fit renaître en sa faveur un dessein qui semblait abandonné. On lui donna des instructions, avec une carte où toutes les découvertes étaient rassemblées ; et le roi même, paraissant compter sur le succès d'un voyage entrepris sous ses auspices, le chargea d'une lettre pour l'empereur du Japon.

Le vaisseau qui lui fut confié était *le Charles*, pinasse royale, de vingt-deux hommes d'équipage et avec des vivres pour dix-huit mois. Il mit à la voile le 8 mai 1631 ; et le 13 juin, il était à 58° 30′ de latitude septentrionale. Il entra le 22 dans le détroit d'Hudson ; ensuite, après avoir passé le pays que Button avait nommé *Cary-Swan's-nest*, il arriva, par les 64° 1′, à la côte qui avait reçu du même voyageur le nom de *Ne-Ultra*, mais à laquelle il donna celui de *Thomas Roe's Wellcome*, Bienvenue de Thomas Roe, qu'elle a continué de porter. C'est une île dont les terres sont entrecoupées de montagnes. Le temps était beau, c'est-à-dire, que la mer était sans glace et la terre libre des neiges. La côte, qui paraissait fort saine, res-

semblait, par ses inégalités, aux promontoires de l'Océan, et la marée y montait de quatre brasses. Fox, passant de là au sud-ouest, découvrit, par les 63° 27′, un grand cap au sud, avec de petites îles. Dans la même route et plus au sud, il rencontra une île par les 63°, à laquelle il donna le nom de *Cobham Brooke*. Le 30, à dix lieues de Cobham Brooke, il vit une autre île qui fut nommée *Dun-Fox island*, où la marée venait du nord-est et montait d'environ douze pieds. A 62° 5′, il se trouva entre plusieurs petites îles qu'il nomma les mathématiques de Briggs. Plus il s'éloignait du Wellcome, moins la marée paraissait monter. A la fin, dit-il, elle devint presque imperceptible, et cette observation fut confirmée plusieurs fois. Le 22 août, il rencontra le vaisseau associé, commandé par le capitaine James : il eut une longue conférence avec cet officier, qui était celui dont les négocians de Bristol avaient exaucé les sollicitations. Le résultat de toutes ses découvertes fut que, par le courant de la marée et par les courses des baleines, il paraissait vraisemblable que le passage était dans le Wellcome de Thomas Roe, ou Ne-Ultra de Button. Au commencement d'octobre, Fox repassa le détroit d'Hudson, et des vents favorables le ramenèrent aux Dunes à la fin du mois.

La relation de son voyage, qu'il publia aussitôt, fut dédiée au roi : il y établit, comme un point incontestable, que les hautes marées qu'il avait rencontrées au Wellcome, ne pouvaient absolument

venir par le détroit d'Hudson, mais qu'elles devaient y être amenées par quelque mer occidentale, ou par celle qui porte le nom de mer du Sud. Il trace judicieusement leur cours dans toutes les parties de la baie, et assure que le passage existe réellement ; mais il n'insiste pas moins sur le côté par lequel on doit le chercher. On y trouvera, dit-il, une large ouverture dans un climat tempéré ; ce qu'il fonde sur sa propre expérience, ayant observé que plus il montait vers le nord de la baie d'Hudson, plus il trouvait le temps chaud et la mer dégagée de glaces.

Le capitaine James, qui était parti dans le même temps pour la même découverte, ne manquait point d'esprit, ni d'habileté ; mais on prétend qu'il n'avait point assez d'expérience de la navigation des mers du nord pour commander une expédition de cette nature. Il entra dans le détroit d'Hudson vers le milieu de juin, et les glaces lui causèrent beaucoup d'embarras. Il en fait un long récit, qu'on n'accuse point d'exagération ; mais on rejette ses disgrâces sur lui-même, parce qu'il avait perdu trop de temps au fond de la baie, où, malgré la conférence qu'il avait eue avec Fox, il résolut d'hiverner. On juge d'ailleurs que s'étant enivré de ses espérances, l'émulation contribua plus que tout le reste à l'arrêter dans cette mer pour y pousser ses recherches au printemps.

Le lieu qu'il choisit fut l'île de Charleton, à 52° de latitude. Il fut obligé de s'y mettre à couvert au

com[illegible]encement d'octobre, lorsque les neiges vinrent à tomber avec un froid excessif. Cependant la mer [illegible]e fut prise de la gelée qu'au milieu de décembre; mais le froid ayant continué avec la même rigueur jusqu'au milieu d'avril, on juge qu'il dut être insupportable pour des gens qui n'avaient d'autre asile qu'une tente couverte des voiles du vaisseau, et qui trouvaient à peine dans l'île quelques broussailles pour faire du feu. Quel état pour un hiver si [illegible]g, [illegible]irent encore assiégé de glace[illegible] [illegible]ès qu'elles furent fondues sur les cô[illegible] Le 29 avril il tomba de la pluie pendant t[illegible] jour. La neige fondit le 3 mai dans [illegible] endroits de l'île. Le temps était chaud le [illegible] le jour; mais il gelait encore toutes les [illegible] les glaces s'étant fendues sur toute la baie, flottaient autour du vaisseau. Le 30, il n'en restait plus entre le vaisseau et l'île; et l'on s'aperçut le même jour que l'herbe commençait à pousser. Cependant la mer était encore pleine de glaçons le 13 juin. Il n'en faisait pas moins chaud, et l'on eut de l'orage le jour suivant. Enfin toute la baie se trouva ouverte le 19, et les glaces furent poussées vers le nord. James, après avoir quitté sa misérable retraite, poussa au nord-ouest, et visita cette partie de la côte qui est à la hauteur de l'île de Marbre. Ensuite, faisant route vers le continent opposé, il s'avança jusqu'à la hauteur de l'île de Nottingham; mais on approchait déjà de la fin d'août. James, pressé par les sollicita-

tions unanimes de ses gens, se disposa au retour, et sortit assez heureusement du détroit d'Hudson. Cependant il n'arriva que le 22 octobre au port de Bristol.

La relation qu'il publia de son voyage contient des observations curieuses; mais il paraît que les difficultés qu'il avait essuyées l'avaient fait changer d'opinion sur la réalité d'un passage au nord-ouest. Il déclare positivement : « Que le fruit de ses travaux était d'avoir reconnu, ou qu'il n'y avait aucun passage, ou que s'il y en avait un, il devait être si mal situé, qu'il y aurait peu d'utilité à le découvrir. » Son témoignage, et l'effrayante peinture qu'il faisait de ses souffrances, refroidirent tellement le goût des Anglais pour les découvertes, qu'ils demeurèrent près de trente ans dans l'inaction.

En 1619, les Danois avaient formé quelques entreprises dans la même vue. On ne parle point des voyages qu'ils avaient faits en Islande et dans le Groënland, qui étaient connus fort anciennement, et qui n'appartiennent point à cet article; mais sous le règne de Christian IV, Munk, capitaine danois, entreprit de chercher un passage aux Indes orientales par le détroit d'Hudson, et partit avec deux vaisseaux, le 19 mai 1619. Le 20 juin, il reconnut le cap de Farewell au sud du Groenland. Là, prenant sa route de l'ouest au nord, il trouva quantité de glaces qu'il sut éviter; il entra dans le détroit d'Hudson, qu'il nomma *le détroit de Christian*; et, relâchant dans une île habitée, il y

prit des rennes, et la nomma *Ren-Sund*, c'est-à-dire, le détroit des Rennes. Le port où il passa quelques jours, après y avoir arboré le nom et les armes du roi son maître, fut nommé *Munkenes*. Il en partit le 22 juillet. Les orages et les glaces l'obligèrent de se mettre à couvert le 28, entre deux îles; où il faillit de périr dans le port même. Ce détroit, dont il prit aussi possession en y laissant le nom et les armes du roi, reçut le nom de *Hare-Sund*, détroit des Lièvres, parce qu'il avait vu quantité de ces animaux dans une des îles voisines. Le 9 août, il fit voile vers l'ouest-sud-ouest, avec un vent de nord-ouest. Une grande île couverte de neige, qu'il rencontra sur la côte méridionale du grand détroit, fut nommée *Snoeland*. Le 20, il porta de l'ouest au nord; mais l'épaisseur du brouillard lui déroba la vue de la terre, quoiqu'en cet endroit la largeur du détroit ne soit que de seize lieues. Enfin il entra dans la baie d'Hudson, qu'il nomma en latin, *mare Novum*, mer Nouvelle, et *mare Christianeum*, mer de Christian. Le premier de ces deux noms fut donné proprement à la partie septentrionale, et le second, à la méridionale. La route de l'est-nord-ouest, qu'il s'efforça de tenir, le conduisit jusqu'aux 63°. 20′, où se trouvant arrêté par les glaces, il fut obligé de passer l'hiver dans un port qu'il nomma *Munken's Winter Haven*, c'est-à-dire, le port d'hiver de Munk, et la contrée voisine reçut le nom de *Nouveau-Danemark*.

Ce port, où il était arrivé le 7 septembre, est à l'embouchure d'une rivière qu'il voulait reconnaître : mais il n'y fit pas plus d'une lieue et demie sans être arrêté par des rochers. Son impatience lui fit prendre avec lui quelques soldats, avec lesquels il tenta de pénétrer dans les terres. Après y avoir fait trois ou quatre lieues, il découvrit des traces humaines et d'autres preuves que le pays n'était pas sans habitans. Cependant, n'ayant rencontré aucun homme, il ne rapporta, pour fruit de cette pénible course, qu'une grande quantité de gibier qui servit à lui épargner ses vivres. Il fit une grosse provision pour l'hiver, ce qui ne l'empêcha point d'en éprouver toutes les rigueurs. Ses liqueurs, sans en excepter l'eau-de-vie, se gelèrent jusqu'au fond, et brisèrent tous leurs tonneaux et leurs vases. Les maladies, surtout le scorbut, attaquèrent l'équipage de ses deux vaisseaux, dont l'un était de quarante-huit hommes, et l'autre de seize. Ils se trouvèrent tous hors d'état de s'entre-secourir, et la mortalité devint presque générale. Au mois de mai 1620, ceux qui avaient survécu sentirent augmenter leurs douleurs. La disette se joignait à tant de misères, et les forces manquaient aux plus résolus pour tuer des animaux. Munk, réduit lui-même au dernier affaiblissement, se trouva seul dans sa hutte, si mal, qu'il n'y attendait plus que la mort. Cependant ayant repris courage, il sortit de sa hutte pour chercher ses compagnons : il n'en trouva que deux ; le reste était mort. Ces trois hommes

ouragèrent mutuellement. Ils grattèrent la ge, sous laquelle ils trouvèrent, comme les mes, des herbes et des racines qui les ranimèrent; ensuite la pêche et la chasse leur donnèrent une nourriture plus forte. Le beau temps, qui revint dans sa saison, acheva de les rétablir, et leur rendit assez de courage pour entreprendre de repasser en Danemark. Ils abandonnèrent leur vaisseau, la ma vre excédait les forces de trois homm se livrèrent sur l'autre à la protection du ciel. Le port où ils avaient passé cet affreux hiver reçut le nom de *Johans Munk's bay*, c'est-à-dire, baie de Jean Munk. Après avoir eu beaucoup de peine à surmonter les glaces, ils arrivèrent au cap de Farewell, d'où ils entrèrent dans l'Océan. Une tempête leur fit revoir de fort près la mort. Cependant ils abordèrent le 25 septembre en Norvége; et d'autres dangers, qu'ils coururent dans le port, ne les empêchèrent point d'y descendre heureusement.

Ils furent reçus en Danemark comme des gens sortis du tombeau; et le récit de leurs aventures n'ayant pu causer que de l'effroi, il ne se trouva personne qui osât prendre la même route qu'eux. Enfin Munk lui-même, à force de réfléchir sur les circonstances de son expédition, se crut assez instruit par ses propres fautes, pour les éviter dans une seconde entreprise, et résolut de tenter encore une fois le passage du nord-ouest. Sa fortune ne suffisant point pour l'équipement d'un vaisseau, il

trouva plusieurs personnes puissantes qui s'associèrent en sa faveur. Tout était prêt pour sa navigation, lorsqu'en prenant congé de la cour, on lui parla de sa première entreprise; et le roi l'exhortant à bien faire, attribua la perte de son équipage à sa mauvaise conduite. Munk, à qui ce reproche fut extrêmement sensible, répondit moins respectueusement qu'il ne l'aurait dû; et le roi, oubliant la modération, le poussa du bout de sa canne. Un affront de cette nature perça le cœur au malheureux capitaine. Il se retira désespéré, se mit au lit, rejeta toute sorte de consolations et de nourriture, et mourut peu de jours après. Telle fut la fin et la récompense d'un homme dont la baie d'Hudson conservera long-temps le nom dans ses ports et ses rivières.

C'est ici l'occasion de rappeler un voyage des Espagnols, entreprit en 1602 pour continuer la découverte des côtes au-delà du cap de Mendocin, dernier terme de leurs navigations au nord. De trois vaisseaux qui furent employés à cette expédition, et qui s'avancèrent ensemble jusqu'aux 38 ou 39° de latitude septentrionale, où ils trouvèrent un bon port, qu'ils nommèrent *le port de Monterey*, l'un reprit de là sa route vers la Nouvelle-Espagne; les deux autres continuèrent la leur jusqu'aux 42°; et l'un des deux ne passa point le cap Blanc de Saint-Sébastien, nom qu'ils donnèrent à un cap qu'ils trouvèrent à cette hauteur, un peu au-delà du cap Mendocin, qu'on place à 41° 30′ de lati-



tude. Mais le troisième, qui n'était qu'une frégate nommée *les Trois Rois*, continua sa navigation; et le 19 janvier 1603, Martin d'Aguilar, qui la commandait, trouva qu'à la latitude de 43°, la côte tournait au nord-est. Il vit à cette hauteur une rivière, ou un détroit très-navigable, dont les bords étaient couverts d'une grande quantité d'arbres; mais la violence des vagues et la rapidité des courans ne lui ayant pas permis d'y entrer, il prit aussi la parti de retourner vers Acapulco, parce que ses instructions ne portaient pas qu'il allât plus loin au nord.

Mais il paraît que les Espagnols demeurèrent persuadés que la rivière communiquait à la mer du Nord. Après avoir différé quelque temps à vérifier cette conjecture, par une politique facile à pénétrer, les entreprises des Anglais, des Hollandais et des Danois, qui pouvaient leur en dérober la gloire et les avantages par la mer du Nord, excitèrent enfin leur jalousie, et leur firent prendre, en 1640, la résolution d'achever ce qu'ils se flattaient d'avoir heureusement commencé par la mer du Sud. Il reste à la vérité quelques doutes sur l'authenticité de ce voyage, publié pour la première fois à Londres, dans un recueil périodique intitulé *Mémoires des Curieux* (feuilles des mois d'avril et de mai de l'année 1708). Joseph Nicolas Delisle le traduisit en français, et l'accompagna de deux savantes dissertations pour concilier ce qu'il avait appris des découvertes des Russes, avec

la relation espagnole. Philippe Buache, qui avait dessiné les cartes de ces Mémoires, publia aussi des considérations dans lesquelles il soutenait le même système que Delisle. La narration porte des caractères d'invraisemblance; cependant des navigateurs habiles et des hydrographes très-instruits, ayant penché à la croire véritable, quoique défigurée en beaucoup d'endroits, l'on a pensé qu'elle devait trouver place dans ce recueil.

« Les vice-rois de la Nouvelle-Espagne et du Pérou ayant été avertis par la cour d'Espagne, que les différentes tentatives des Anglais, tant celles qui se firent sous le règne de la reine Élisabeth et du roi Jacques, que celles du capitaine Hudson et du capitaine James, sous Charles 1er, avaient été renouvelées en 1639, par des marins de Boston, dans la Nouvelle-Angleterre : l'amiral de Fonte reçut ordre d'Espagne et des vice-rois d'équiper quatre vaisseaux de guerre, et partit du Callao de Lima, le 3 avril 1640, avec quatre vaisseaux.

« Le 7 avril, ayant fait deux cents lieues, nous arrivâmes, dit l'amiral, près de Guayaquil, au port de Sainte-Hélène, où chaque équipage se pourvut abondamment d'une espèce de bitume ou de goudron d'une couleur obscure, tirant un peu sur le vert. C'est un excellent remède contre le scorbut et l'hydropisie. On s'en sert aussi pour espalmer les vaisseaux; mais nous le prîmes pour remède : il sort de la terre en bouillonnant.

Arrivé à Realejo, port très-sûr de la côte du

Mexique, Fonte se munit encore de quatre chaloupes bonnes voilières. Du cap Blanc à la rivière de Los Reyes, située sous les 53° de latitude nord, il parcourut quatre cent cinquante lieues, dont il avait fait deux cent soixante dans un archipel qu'il nomma archipel de Saint-Lazare. Ses chaloupes précédaient d'un mille, pour sonder la profondeur de l'eau, et reconnaître les sables et les rochers.

Le 21 juin, l'amiral dépêcha un de ses capitaines à Pédro Bernardo, qui commandait *le Rosaire*, pour lui donner ordre de remonter une belle rivière, dont le courant est doux et l'eau profonde. Bernardo la remonta d'abord au nord, ensuite au nord-est, puis au nord, enfin au nord-ouest, où il entra dans un lac rempli d'îles, dans lequel il trouva une grande presqu'île bien peuplée, dont les habitans étaient d'un caractère doux et sociable. Il nomma ce lac *Velasco*, et y laissa son vaisseau. En remontant la rivière, il trouva partout quatre, cinq, six, sept et huit brasses d'eau. Les rivières, comme les lacs, fournissaient en abondance des saumons, des truites et des perches blanches, dont quelques-unes avaient deux pieds de long. Bernardo prit dans cet endroit trois longues chaloupes indiennes, appelées en langue du pays *périagos*, faites de deux gros arbres, et longues de cinquante à soixante pieds. Après avoir laissé son vaisseau dans le lac Velasco, il navigua dans ce lac, cent quarante lieues à l'ouest, et ensuite quatre cent trente-six à l'est-nord-est, jusqu'aux 77° de latitude.

L'amiral, après avoir dépêché Bernardo pour découvrir la partie qui est au nord et à l'est de la mer de Tartarie, entra dans le Rio de los Reyes, qui se dirigeait à peu près au nord-est pendant soixante lieues. A marée basse, il trouva un canal navigable, qui n'avait pas moins de quatre à cinq brasses de profondeur. La hauteur de l'eau dans les deux rivières, au temps de la marée, est presque la même: elle est de vingt quatre pieds dans la riviere de los Reyes, à la pleine et la nouvelle lune. Ils avaient avec eux deux jésuites, dont l'un accompagna le capitaine Bernardo dans sa découverte. Ces deux religieux s'étaient avancés jusqu'aux 66° de latitude septentrionale dans leurs missions, et avaient fait des observations fort curieuses.

L'amiral reçut du capitaine Bernardo une lettre datée du 27 juin 1640, dans laquelle cet officier lui marquait qu'ayant laissé son vaisseau dans le lac de Velasco, entre l'île Bernardo et la presqu'île Conibasset, il descendait une rivière qui sort du lac, et qui a trois cataractes dans l'espace de quatre-vingts lieues, après quoi elle tombe dans la mer de Tartarie, à 61 degrés; qu'il était accompagné du jésuite et de trente-six naturels du pays, dans trois de leurs chaloupes, et de vingt matelots espagnols; que la côte s'étendait vers le nord-est; que les provisions ne pouvaient pas leur manquer, le pays étant abondant en toutes sortes de gibier, et la mer comme les rivières étant fort poissonneuse; sans compter qu'ils avaient avec eux du pain, du sel,

de l'huile et de l'eau-de-vie; enfin qu'il ferait tous les efforts possibles pour le succès de la découverte. Lorsque cette lettre fut apportée à l'amiral, il était arrivé dans une ville indienne, nommée Conasset, au midi du lac Bello. C'est un lieu fort agréable où les deux jésuites avaient passé deux ans dans leur mission. L'amiral entra dans le lac avec ses deux vaisseaux le 22 juin, une heure avant la haute marée, à quatre ou cinq brasses d'eau; il n'y avait alors ni chute, ni cataracte. En général, le lac Bello n'avait pas moins de six ou sept brasses d'eau. Il a une petite cataracte, jusqu'à la moitié du flux, qui commence à entrer doucement dans le lac une heure et un quart avant la haute marée. L'eau de la rivière est douce au port de l'Arena, à vingt lieues de l'embouchure ou de l'entrée de la rivière de los Reyes. Cette rivière abonde comme le lac, en saumons, en truites saumonées, en brochets, en mulets, et deux autres espèces d'excellens poissons qui lui sont particulières. L'amiral assure que les mulets de la rivière de los Reyes et du lac Bello sont plus délicats que dans aucun autre lieu du monde.

Le 1er juillet, l'amiral ayant laissé le reste de ses vaisseaux dans un très-bon port du lac Bello, sous une belle île, vis-à-vis de la ville de Conasset, entra dans la rivière de *Parmentiers*, à laquelle il donna ce nom pour faire honneur à l'un de ses compagnons de voyage, qui fit une exacte description de tout ce qui se présenta dans cette rivière et

aux environs. « Nous passâmes, reprend-il ici, huit cataractes, qui avaient en tout trente-deux pieds de hauteur perpendiculaire depuis le lac. Cette rivière coule dans un grand lac, que j'ai nommé le *lac de Fonte*, où nous arrivâmes le 6 juillet, et qui a cent soixante lieues de long sur soixante de largeur. Sa longueur s'étend de l'est-nord-est à l'ouest-sud-ouest. Il a vingt et trente, et même en quelques endroits, soixante brasses de profondeur. Il abonde en morues des meilleures espèces, larges et fort grasses. On y voit plusieurs grandes îles, et dix petites, remplies d'arbrisseaux, et couvertes d'une mousse qui croît jusqu'à six ou sept pieds de hauteur; elle sert à nourrir en hiver une sorte de grands cerfs qui se nomment élans, et d'autres cerfs plus petits, tels que des daims, etc. Il s'y trouve d'ailleurs quantité d'oiseaux sauvages, tels que des coqs de bruyère, des gélinottes, des dindons, des perdrix, et diverses sortes d'oiseaux de mer, surtout du côté du sud. Une des grandes îles, qui est très-fertile et bien peuplée, produit d'excellens bois de charpente, tels que des chênes, des frênes et des ormes. Les sapins y sont fort hauts et fort gros. . . . .

« Le 14 juillet, ayant quitté la pointe est-nord-est du lac de Fonte, nous passâmes un lac, que je nommai *estrecho de Ronquillo*, détroit de Ronquillo, et qui a trente-quatre lieues de longueur sur deux ou trois de largeur: sa profondeur est de vingt, vingt-six et vingt-huit brasses. Nous le pas-

sâmes en dix heures, par un vent frais, et pendant le temps d'une marée. Ensuite, tournant plus à l'est, nous trouvâmes insensiblement le pays plus mauvais, et tel qu'il est dans l'Amérique septentrionale et méridionale, depuis le 36e degré de latitude jusqu'aux extrémités du nord et du sud. La partie occidentale diffère non-seulement en fertilité, mais aussi en température de l'air, au moins de 10° : elle est plus chaude que celle de l'est, suivant la remarque des plus habiles Espagnols.

« Le 17, nous arrivâmes dans une ville américaine, dont les habitans dirent à Parmentier, notre interprète, qu'il y avait un grand vaisseau peu éloigné de nous, dans un endroit où jamais on n'en avait vu jusqu'alors. Nous fîmes route vers ce vaisseau, et nous y trouvâmes seulement un homme âgé, avec un jeune homme. Cet homme était fort versé dans les mécaniques. Mon second contre-maître et mon canonnier, qui étaient Anglais, et qui avaient été faits prisonniers à Campêche, me dirent que le vaisseau était venu de la Nouvelle-Angleterre, d'une ville qui se nomme *Boston*. Le 30, le propriétaire du vaisseau et tout l'équipage étant revenus à bord, Shapely, leur capitaine, m'apprit que le propriétaire était major-général de la colonie de Massachuset, la plus grande de la Nouvelle-Angleterre. Je crus devoir le traiter comme un galant homme, en lui déclarant que, malgré l'ordre que j'avais reçu de saisir tous

cherchaient un passage au nord-ouest, et de l'est dans la mer du Sud, je voulais bien le regarder, lui et ses gens, comme des marchands qui trafiquaient avec les naturels du pays pour se procurer des castors, des loutres et d'autres pelleteries. Là-dessus il m'envoya un présent de diverses provisions, dont je n'avais pas besoin. Je lui fis présent, à mon tour, d'une bague de diamans qui me coûtait douze cents piastres, et qu'il n'accepta qu'après s'être fait presser long-temps. Je donnai aussi au capitaine Shapely mille piastres pour ses cartes et ses journaux, un quartaut de bon vin du Pérou à Seymour Gibbons, propriétaire du bâtiment, et vingt piastres à chacun de leurs matelots, qui étaient au nombre de dix.

« Le 6 août, nous partîmes avec un très-bon vent, qui nous fit arriver, avec l'aide du courant, à la première cataracte de la rivière de Parmentiers. Le 11, ayant fait quatre-vingt-six lieues, je me trouvai le 16 à la côte méridionale du lac Bello, à bord de nos vaisseaux, devant la belle ville de Conasset, où nous trouvâmes nos gens en bon ordre. Ils avaient été traités avec beaucoup d'humanité pendant mon absence, et le capitaine Ronquillo y avait répondu par sa conduite. Le 20, un Américain m'apporta une lettre du capitaine Bernardo, en date du 1er août, dans laquelle il m'apprenait qu'il était de retour de son expédition du nord, et m'assurait qu'il n'y avait point de communication de la mer Atlantique par le détroit de

Davis, parce que les naturels du pays ayant conduit un de ses matelots à la tête de ce détroit, il l'avait vu terminé par un lac d'eau douce d'environ trente milles de circuit, par les 80° de latitude septentrionale; qu'il y avait vers le nord des montagnes prodigieuses; qu'au nord-ouest du lac, la glace s'étendait en mer jusqu'à cent brasses de hauteur d'eau, et que cette glace pouvait être là depuis la création du monde. Bernardo ajoutait qu'il avait navigué de l'île Basset, à peu près au nord-est, jusqu'aux 79°, où il avait remarqué que la terre s'étendait au nord, et qu'elle était couverte de glace.

« Je reçus ensuite une seconde lettre de Bernardo, datée de Minhauset, par laquelle il me marquait qu'il était arrivé le 29 au port de l'Arena, après avoir remonté de vingt lieues le Rio de los Reyes, et qu'il y attendait mes ordres. Comme j'avais une bonne provision de gibier et de poisson, que Ronquillo avait fait saler en mon absence, et cent tonneaux de maïs, j'appareillai, le 2 septembre, accompagné de plusieurs habitans de Conasset; et le 5 du même mois, à huit heures du matin, je jetai l'ancre entre Porto de l'Arena et Minhauset, dans le Rio de los Reyes. Ensuite, descendant cette rivière, je me trouvai dans la partie du nord-est de la mer du Sud, d'où nous sommes retournés dans notre pays, bien persuadés qu'il n'y avait point de passage dans la mer du Sud par le nord-ouest.

La malheureuse expédition de James ayant dé-

couragé les Anglais, leur ancienne ardeur passa aux négocians de leurs colonies, surtout à ceux de Boston, qui se crurent plus à portée de suivre le même dessein. On a vu, dans la lettre de l'amiral, que Seymour Gibbons, major-général de Massachuset, équipa un vaisseau, dont il donna la conduite au capitaine Shapely, qui partit de Boston en 1639, avec dix matelots. Shapely prit sa route par le détroit d'Hudson, et parvint à la côte occidentale de la baie de ce nom, où il fut rencontré l'année suivante par l'amiral de Fonte, qui était venu par la mer du Sud. Ce fait, ignoré alors en Angleterre, parce qu'on n'y travaillait plus à la recherche du passage par le nord-ouest, ne fut connu que par la lettre de l'amiral de Fonte. Mais Dobbs, dans le journal du voyage qu'il fit en 1744, assure que, suivant des informations prises en Amérique par l'ordre du chevalier Charles Wager, on a trouvé qu'il y avait alors une famille de Shapely qui demeurait à Boston ; ce qui donne beaucoup de poids à la lettre de l'amiral de Fonte. A la vérité, on n'a su, ni d'Amérique, ni d'Angleterre, ce que devint le vaisseau de Boston, après la rencontre de l'amiral espagnol ; et cette ignorance fait juger à Dobbs, qu'avec un si petit équipage, il peut avoir été surpris à son retour par les Esquimaux. L'écrivain de *la Californie*, vaisseau commandé par le capitaine Smith en 1746 et 1747, soupçonne que les gens de l'équipage de Shapely furent ces six matelots anglais, qui, suivant la relation de Jérémie, furent

tr[illegible]ivés à l'embouchure de la rivière de Bourbon. Ce voyageur raconte, avec la simplicité qui fait son caractère, que les six Anglais avaient été laissés à terre par un vaisseau armé à Boston dans la Nouvelle-Angleterre; il rapporte les circonstances de leur malheur. Étant arrivés fort tard à la rivière de [illegible]rbon, où ils mouillèrent, leur capitaine envoya sa [illegible]aloupe à terre avec six hommes, pour y chercher un lieu d'hivernement; mais le froid devint si r[illegible] nuit, que les glaces, qui de[illegible]ivière, entraînèrent le vaisseau, dont [illegible]u le [illegible]ort. L'écrivain ajoute que, si l'on [illegible] l'année où les Français, commandés alors par Des Gros[illegible]ers, arrivèrent à la baie d[illegible] combiner ces événemens; [illegible]emblable que l'équipage de Sh[illegible]rencontré un fort mauvais temps dans la baie, comme il arrive ordinairement vers la fin d'août, y chercha le moyen d'hiverner avant son retour à la Nouvelle-Angleterre; et qu'en effet les vents, qui furent si favorables à l'amiral de Fonte pour son retour à Conasset, dûrent être absolument contraires à Shapely pour Boston. Mais toutes ces conjectures se trouvent détruites par des dates constantes que Dobbs ne devait pas même ignorer, puisqu'elles se trouvent dans les historiens anglais comme dans les nôtres; et l'apparition de Shapely dans une ville américaine qui répondait à la mer du Sud est un phénomène, dont l'explication dépend encore de la découverte réelle du passage.

Il paraît si nécessaire de rapprocher par quelque liaison toutes les lumières qui peuvent servir mutuellement à se fortifier, que nous ne continuerons point les recherches du nord-ouest sans avoir rapporté celles qui furent reprises au nord-est dans l'intervalle. Les premières furent celles de Jean Wood, Anglais, qui, s'étant avancé en 1676, jusqu'aux 76° de latitude, y fit un triste naufrage sur une côte qu'il prit mal à propos pour la partie la plus occidentale de la Nouvelle-Zemble. Exposons, d'après lui-même, les raisons qui lui avaient fait renaître l'espoir de découvrir un passage par cette route.

« La première, dit-il, était fondée sur le sentiment de Barentz. Cet habile hollandais avait cru, comme on l'a rapporté, que la distance entre la Nouvelle-Zemble et le Groënland n'étant que de deux cents lieues, il devait trouver une mer ouverte et libre de glaces, et par conséquent un passage, si du cap Nord il tenait la route au nord-est entre ces deux terres. Il était mort dans cette opinion, persuadé qu'à vingt lieues de la côte il n'y avait plus de glaces, et qu'ensuite on ne devait être arrêté par aucun obstacle. Il n'avait attribué le mauvais succès de ses entreprises qu'au malheur qu'il avait eu de suivre de trop près la côte de la Nouvelle-Zemble; et s'il eût vécu, sa résolution était de recommencer le même voyage pour suivre ses nouvelles vues.

« Ma seconde raison, continue Wood, était une

lettre écrite de Hollande, et publiée dans les *Transactions philosophiques*, où l'on assure que, le czar Pierre ayant fait reconnaître la Nouvelle-Zemble, on s'était assuré que cette terre n'est point une île; qu'elle fait partie du continent de la Tartarie, et qu'au nord il y a une mer libre et ouverte. Ma troisième raison était tirée du journal d'un voyage de Batavia au Japon, publiée en Hollande. Le vaisseau qui entreprit cette route ayant fait naufrage sur la côte de Corée, presqu'île de la Chine, tout l'équipage tomba dans la servitude; mais l'auteur de la relation se sauva au Japon, après seize ans d'esclavage, et rapporte que de temps en temps la mer jette sur les côtes de Corée des baleines qui ont sur le dos des harpons anglais et hollandais : un fait de cette nature ne laisserait aucun doute du passage. La quatrième raison m'avait été fournie par Joseph Moxons, homme de mer anglais, qui avait entendu dire à des Hollandais dignes de foi qu'ils avaient été jusque sous le pôle, et que la chaleur y était égale à celle d'Amsterdam en été. Ma cinquième raison était fondée sur une relation du capitaine Golden, qui avait fait plus de trente voyages au Groënland. Il raconte qu'étant dans cette contrée, il alla avec deux vaisseaux hollandais à l'est de l'île d'Edges, et que, n'ayant point trouvé de baleines sur cette côte, les deux Hollandais résolurent d'aller plus loin au nord pour faire leur pêche entre les glaces; qu'après une séparation de quinze jours ils revinrent le joindre, et l'assurèrent

qu'ils avaient été jusqu'au 89ᵉ degré de latitude, c'est-à-dire, à un degré du pôle; et que là ils avaient trouvé une mer libre et sans glaces, ouverte, profonde, et semblable à celle de Biscaye. Golden paraissant douter de ce récit, les Hollandais lui montrèrent les journaux des deux vaisseaux, qui attestaient le même fait, et qui s'accordaient presque entièrement. Ma sixième raison fut un témoignage oculaire du même Golden : il m'assura que tout le bois que la mer jette sur les côtes du Groënland est rongé jusqu'à la moelle par des vers marins; preuve incontestable qu'il vient d'un pays plus chaud, car tout le monde sait que les vers ne rongent point dans un climat froid : or, on ne peut supposer que ce bois vienne d'ailleurs que du pays de Ieso ou du Japon, ou de quelque autre terre voisine. Enfin, ma septième raison était tirée d'un journal publié dans les *Transactions philosophiques*, du voyage de deux vaisseaux qui, étant partis peu de temps auparavant pour la découverte du passage, avaient fait trois cents lieues à l'est de la Nouvelle-Zemble, et n'auraient pas manqué de suivre leur entreprise, si quelques différends qui survinrent entre les propriétaires de ces deux bâtimens et les agens de la Compagnie des Indes orientales, dont l'intérêt n'était pas qu'elle réussît, ne l'eussent fait échouer. »

A ces motifs Wood avait joint d'autres argumens fondés, dit-il, sur la raison et la nature; mais qui, dans la réalité, annoncent une ignorance complète

des plus simples notions de la physique; c'est pourquoi nous épargnerons au lecteur l'ennui de les parcourir.

Quelques années auparavant, Wood avait fait une hypothèse sur le mouvement des deux pôles magnétiques; il se flattait de l'avoir découvert, et par conséquent la déclinaison de l'aiguille dans toutes les latitudes et les longitudes; mais ayant la modestie de reconnaître que toutes ses expériences ne pouvaient lui donner la certitude qu'il aurait acquise sous le pôle de monde, cette seule raison eut beaucoup de force pour lui faire tenter la découverte du passage. Aussi, lorsqu'il eut exposé ses motifs à la cour, avec une carte du pôle, dressée sur les relations de tous les navigateurs qui avaient entrepris la même recherche, il obtint sans difficulté la frégate *le Speed-well*, qui fut équipée aux frais du roi.

Il partit le 28 mai 1676. Son journal jusqu'au 29 de juin, jour de son naufrage, ne contient que des observations nautiques : mais il est terminé par quelques remarques qui ne méritent pas moins d'être recueillies que les précédentes.

Sa première idée fut de suivre, sans exception, le sentiment de Barentz, c'est-à-dire de porter droit au nord-est du cap Nord, entre le Groënland et la Nouvelle-Zemble; il gouverna donc dans cette direction, du moins suivant le compas, et non tout-à-fait suivant la droite route, parce qu'en cet endroit on trouve quelque variation à l'ouest.

Trois jours après, il reconnut comme un continent de glace, par les 76° de latitude, à la distance d'environ soixante lieues à l'est du Groënland. Il ne douta point que ce ne fût celle qui est jointe au Groënland, et, s'imaginant que, s'il allait plus à l'est, il pourrait trouver une mer libre, il rangea cette glace. Presqu'à chaque lieue il trouvait un cap de glace, et dès qu'il l'avait doublé, il ne découvrait point de glace au nord; mais après avoir porté au nord-est quelquefois l'espace d'une heure, il en découvrait de nouvelles qui l'obligeaient de changer sa direction. Cette manœuvre dura aussi long-temps qu'il rangea la glace, tantôt avec de grandes apparences de trouver une mer libre, tantôt découragé par la vue de nouvelles glaces, jusqu'à ce qu'enfin il perdît tout espoir en apercevant la Nouvelle-Zemble et la glace qui s'y trouve jointe. Là, dit-il, il abjura l'opinion de Barentz, et toutes les relations publiées par les Hollandais et les Anglais. L'opinion à laquelle il s'attacha fut que, s'il n'y a point de terres au nord par les 80° de latitude, la mer y est toujours gelée; et quand les glaces pourraient se transporter à 10° de plus au sud, il faudrait, ajoute-t-il, des siècles entiers pour les faire fondre. Celles qui bordent ce qu'il nomme le *continent de glace*, n'ont pas plus d'un pied au-dessus de l'eau; mais au-dessous, elles ont plus de dix-huit pieds d'épaisseur : d'où il conclut que, dans la même proportion, les montagnes et les caps qui sont sur le continent de glace doivent

toucher au fond, c'est-à-dire à la terre même.

Le naufrage de Wood forme une peinture intéressante, et contient aussi d'utiles observations. Il se trouvait le 29 juin au matin, entre quantité de glaces. Tout ce jour le temps fut embrumé, et le vent à l'ouest. On se croyait à l'ouest-nord-ouest de la Nouvelle-Zemble; erreur qui fut la source du mal. Le capitaine Flawes, qui avait suivi *le Speed-well* avec la pinque *la Prospère*, tira un coup de canon pour avertir qu'on touchait aux glaces. Cet avis faillit de causer tout à la fois la perte des deux bâtimens, par le danger où ils furent de s'entre-choquer en s'efforçant de virer de bord; mais *le Speed-well* fut le seul malheureux. Dans son mouvement il toucha sur un écueil, tandis que la pinque prit le large. Wood employa inutilement, pendant trois ou quatre heures, toutes les ressources de la navigation. Cependant, lorsqu'il n'attendait plus que la mort avec tout son équipage, il fut un peu consolé par la vue de la terre, que la brume lui avait dérobée jusqu'alors. Quelques-uns de ses gens, qu'il y envoya aussitôt dans la chaloupe pour chercher quelque moyen d'aborder, trouvèrent la côte inaccessible; mais d'autres, plus hardis ou plus heureux, passèrent sur des monts de glace et de neige, et descendirent au rivage. Il en coûta la vie à deux ou trois hommes; et la pinasse à laquelle on fit prendre le même chemin, chargée d'armes à feu et de provisions, fut renversée par une vague qui l'abîma dans les flots. Enfin la cha-

loupe étant revenue à bord, Wood eut la satisfaction d'y embarquer successivement tout ce qui lui restait de monde, à l'exception d'un seul matelot qui fut laissé pour mort, et de prendre terre au travers des glaces. Le vaisseau se brisa dès le jour suivant; mais un vent de mer jeta sur la côte quantité de débris, entre lesquels il se trouva quelques tonneaux d'eau-de-vie et de farine; secours qui fut regardé comme une faveur du ciel. En effet, il servit pendant quelques jours à soutenir l'espérance des Anglais; mais la seule qui pût leur rester était de revoir la pinque, qui pouvait s'être brisée comme eux. Dans le doute, Wood ne pensa qu'à sauver le plus de monde qu'il lui serait possible. « Je résolus, dit-il, de hausser de deux pieds la chaloupe, et d'y faire un pont des débris que nous avions rassemblés, pour nous approcher de la Russie à voiles et à rames; mais comme elle ne pouvait contenir que trente hommes, de soixante-dix que nous étions encore, la plupart furent alarmés de mon dessein, et quelques-uns complotèrent de la mettre en pièces pour courir tous la même fortune. Ils me proposaient d'entreprendre le voyage par terre : je leur représentai que les provisions nous manquaient pour une si longue route, ainsi que les munitions pour nous défendre des bêtes féroces, et qu'avec ces secours même, s'ils nous étaient descendus du ciel, nous ne pouvions espérer de vaincre les difficultés du chemin, telles que des montagnes et des vallées inaccessibles, sans

compter un grand nombre de rivières qui nous arrêteraient à chaque pas. Ainsi la terre et la mer nous refusaient également le passage, et pour comble de malheur, le temps était si mauvais, que pendant neuf jours nous n'eûmes que des brouillards, de la neige et de la pluie. Nous étions réduits au dernier désespoir, lorsque l'air s'éclaircissant le 8 juillet, nous découvrîmes avec une joie inexprimable la pinque du capitaine Flawes. Un grand feu que nous allumâmes aussitôt lui fit soupçonner notre infortune. Il nous envoya sa chaloupe, qui nous transporta successivement à bord; mais, avant de m'embarquer, j'écrivis une courte relation de notre voyage et du malheur qui nous était arrivé; je l'enfermai dans une bouteille de verre, et je la suspendis à un poteau, dans le retranchement où nous avions été menacés de trouver notre tombeau. La crainte d'être surpris par de nouveaux brouillards nous y fit laisser tout ce que nous avions sauvé du vaisseau. »

Le nom de *Novaïa-Zembla*, Nouvelle-Zemble, que les Russes ont donné à cette terre sauvage, signifie *nouvelle terre* dans leur langue. C'est, dit-il, la plus misérable portion du globe terrestre. Elle est presque généralement couverte de neige; et dans les lieux où l'on n'en trouve point, ce sont des abîmes inaccessibles où il ne croît qu'une sorte de plante basse et touffue, qui porte de petites fleurs bleues et jaunes. Après avoir creusé plusieurs pieds en terre, on n'y rencontre que de

la glace aussi dure que le marbre; phénomène unique, et qui tromperait beaucoup ceux qui s'imaginent qu'en hivernant sur cette côte, on pourrait faire des caves sous terre, pour s'y mettre à couvert de la gelée. Dans tous les autres climats, la neige se fond plus tôt au bord de la mer : ici, au contraire, la mer bat contre des montagnes de neige, quelquefois aussi hautes que les plus hauts promontoires de France et d'Angleterre. Elle a creusé fort loin par-dessous; ces grandes masses sont comme suspendues en l'air, et forment un spectacle affreux. Wood ne doute point que cette neige ne soit aussi ancienne que le monde. Il ne trouva rien dans le pays, que de gros ours blancs et les traces de quelques bêtes fauves, avec quelques petits oiseaux semblables à l'alouette. A chaque quart de mille, on rencontre un petit ruisseau dont l'eau, quoique fort bonne, ne lui parut que de la neige fondue qui découle des montagnes. Vers la mer où ces ruisseaux tombent, on voit, dans les lieux qu'ils ont découverts, du marbre noir à raies blanches, et de l'ardoise sur quelques montagnes intérieures.

Wood donne le nom *Speedill* à la pointe où il fit naufrage. Elle est par 74° 30′ de latitude, et 63° de longitude à l'est de Londres. La marée porte directement à la côte; nouvelle preuve, au jugement de Wood, qu'il n'y a point de passage par le nord. L'eau de la mer, près de la glace et de la terre, est la plus salée, la plus pesante et la plus claire qu'il y ait au monde. A quatre-vingts brasses d'eau, qui

font quatre cent quatre-vingts pieds, on voit parfaitement le fond et le coquillage. Dans une si malheureuse expédition, le plus grand chagrin de Wood fut d'avoir perdu avec son vaisseau toutes ses recherches sur le pôle magnétique et sur les propriétés de l'aimant.

Après Wood, on met sur la scène une nation que ses avantages naturels auraient pu faire prétendre plus tôt à la même gloire. Il est certain que, par leur situation au nord de l'Europe, et par l'habitude de supporter le froid, qui est le principal obstacle à vaincre, les Russes ont toujours eu des facilités qui ne sont pas les mêmes pour d'autres navigateurs, et qui devaient en faire attendre une émulation moins tardive. Mais il n'est pas difficile de deviner les causes de cette lenteur avant le règne de Pierre-le-Grand, qui a commencé le premier à les faire sortir de la barbarie. C'est à ce grand prince qu'on est redevable des efforts qu'ils ont faits sous le règne suivant, pour reconnaître les bornes de la Tartarie au nord-est, et pour vérifier si cette vaste contrée n'était pas contiguë à l'Amérique. Delisle a donné une courte relation de leurs entreprises. Il n'y a rien à supprimer dans un mémoire si curieux; et l'auteur ayant eu beaucoup de part à ces expéditions par lui-même et par son frère, on croit devoir le faire parler dans ses propres récits.

« Ce fut, dit-il, à la fin de janvier 1725, que Beering, Danois de nation et fort habile marin,

reçut de Pierre-le-Grand des ordres qui lui furent confirmés en plein sénat le 5 février, huit jours après la mort de ce prince, par l'impératrice Catherine. Beering employa cinq ans à son expédition, parce qu'il fut obligé, non-seulement de se rendre par terre avec tout son monde, à l'extrémité orientale de l'Asie, mais encore d'y faire transporter presque tout ce qui est nécessaire pour y construire deux bâtimens propres à faire sa recherche par mer. Il crut sa commission remplie, lorsque ayant suivi la côte orientale de l'Asie depuis le Kamtchatka jusqu'à 67° de latitude nord, il vit la mer libre au nord et à l'est, et que la côte tournait au nord-ouest; et lorsqu'il eut appris des habitans qu'on avait vu arriver à Kamtchatka, il y avait déjà cinquante ans, un navire de la rivière de Léna.

« Cette navigation servit à déterminer plus exactement qu'on ne l'avait jamais fait la situation et l'étendue de la côte orientale de l'Asie, depuis le port de Kamtchatka par 56° jusqu'au terme où le capitaine Beering s'était avancé. Il ne remarqua près de sa route que trois petites îles fort voisines des côtes; mais, ayant appris à son retour au Kamtchatka qu'il y avait une terre à l'orient que l'on pouvait voir dans un temps clair et serein, il tenta d'y aller, après avoir fait réparer les dommages que son vaisseau avait soufferts d'une tempête. Cette seconde tentative fut inutile. Après s'être avancé d'environ quarante lieues à l'est, il fut assailli d'une

nouvelle tempête venant de l'est-nord-est, et d'un vent entièrement contraire, qui le renvoya au port d'où il était parti. Il n'a pas fait depuis d'autres tentatives pour la recherche de cette terre prétendue.

« A son retour, il m'apprit de bouche, à Pétersbourg, ce qu'il n'a pas dit dans sa relation; savoir, que dans son voyage le long de la côte orientale de l'Asie, entre les 50 et les 60°, il avait eu tous les indices possibles d'une côte ou d'une terre à l'est. Ces indices sont : 1°. de n'avoir trouvé, en s'éloignant de ces côtes, que peu de profondeur et des vagues basses, telles qu'on les trouve ordinairement dans les détroits ou bras de mer, bien différentes des hautes vagues qu'on éprouve sur les côtes exposées à une mer fort étendue; 2°. d'avoir trouvé des pins et d'autres arbres déracinés qui étaient amenés par les vents d'est, au lieu qu'il n'en croît point dans le Kamtchatka; 3°. d'avoir appris des gens du pays que le vent d'est peut amener les glaces en deux ou trois jours, au lieu qu'il faut quatre ou cinq jours de vents d'ouest pour les emporter de la côte nord-est de l'Asie; 4°. que certains oiseaux viennent régulièrement tous les ans dans les mêmes mois, du côté de l'est, et qu'après avoir passé quelques mois sur les côtes de l'Asie, ils s'en retournent aussi régulièrement dans la même saison.

« Beering et son lieutenant observèrent, au Kamtchatka, deux éclipses de lune dans les années 1728 et 1729, qui me servirent à déterminer la

longitude de cette extrémité orientale de l'Asie avec la précision que pouvait comporter la nature de ces observations, faites par des gens de mer avec leurs propres instrumens; mais ces premières déterminations ont été confirmées par des observations fort exactes des satellites de Jupiter, qui furent faites ensuite dans le voisinage par mon frère et par des Russes exercés, qui étaient munis d'instrumens convenables.

« Après avoir acquis ces premières connaissances sur la longitude du Kamtchatka avec la carte et le journal du capitaine Beering, je m'en servis pour dresser une carte qui représentait l'extrémité orientale de l'Asie, avec la côte opposée de l'Amérique septentrionale, afin de faire voir d'un coup d'œil ce qui restait encore à découvrir entre ces deux grandes parties du monde. J'eus l'honneur, en 1731, de présenter cette carte à l'impératrice Anne et au sénat dirigeant, pour exciter les Russes à la recherche de ce qui restait à découvrir; ce qui eut son effet. L'impératrice ordonna que l'on fît un nouveau voyage, suivant le mémoire que j'en avais dressé. J'indiquais, dans ce mémoire, trois différentes routes à suivre par mer, pour découvrir ce qui restait d'inconnu. L'une devait se faire au midi du Kamtchatka, en allant droit au Japon; mais on ne pouvait la suivre sans traverser la terre d'Ieso, ou plutôt les passages qui la séparent de l'île des États et de la terre de la Compagnie, découvertes par les Hollandais il y a plus d'un siècle. On pou-

vait découvrir, par ce moyen, ce qui était au nord de la terre d'Ieso, et la côte de la Tartarie orientale. L'autre route devait se faire directement à l'est du Kamtchatka, jusqu'à ce qu'on rencontrât les côtes de l'Amérique au nord de la Californie. Enfin je proposai, pour troisième objet, qu'on allât chercher les terres dont Beering avait eu de si forts indices dans son premier voyage à l'est du Kamtchatka. »

Cette expédition ayant été ordonnée, comme Delisle l'avait indiquée, Beering eut la commission d'aller chercher à l'est du Kamtchatka les terres dont il avait eu les indices dans son premier voyage. Il partit en 1741, mais il n'alla pas bien loin : une furieuse tempête, dont il fut assailli dans un temps fort obscur, l'empêcha de tenir la mer, et le fit échouer dans une île déserte, sous la latitude de 54°, à peu de distance du port d'Avatcha, d'où il était parti. Ce fut le terme des voyages et de la vie de cet habile navigateur, qui périt de misère et de chagrin avec la plus grande partie de son monde. Ceux qui purent échapper revinrent au Kamtchatka, dans une petite barque qu'ils avaient construite des débris de leur vaisseau. Cette île fut nommée l'*île de Beering*.

Ce fut Spanberg, navigateur allemand, qui eut le commandement du vaisseau envoyé à la recherche du Japon. Il partit du port de Kamtchatka en juin 1739, par un bon vent, qui lui fit faire vers le sud, dans l'espace de seize jours, près de 20° en

latitude, jusqu'à la haûteur de 36 à 37° au travers de plusieurs îles. Il se crut arrivé à la côte du Japon par les 39 à 40° de latitude, c'est-à-dire, à la partie septentrionale; il n'y fut pas mal reçu. Il alla jusqu'à Matsmaï, principal lieu, et l'un des plus méridionaux d'Ieso; mais il ne descendit point à terre.

A l'égard de la troisième et principale route qu'on a tenue à l'est du Kamtchatka jusqu'à l'Amérique, ce fut Alexis Tchirikoff, capitaine russe, lieutenant du capitaine Beering au premier voyage, qui eut le commandement de cette expédition; et le frère de Delisle, astronome de l'Académie des Sciences, s'embarqua avec lui, autant pour l'aider dans l'estime de sa route que pour faire d'exactes observations astronomiques dans les lieux où ils débarqueraient. Ils partirent le 15 juin 1741, du port d'Avatcha.

Le 26 juillet, après quarante-un jours de navigation, ils arrivèrent à la vue d'une terre qu'ils prirent pour la côte de l'Amérique, sous la latitude de 55° 36′. Ils avaient fait près de 62° en longitude; et par conséquent ils étaient éloignés de 218° à l'orient du méridien de Paris.

Tchiricoff, ayant louvoyé pour s'approcher de terre, se détermina, au bout de huit jours, à détacher dans une chaloupe dix hommes armés, avec un bon pilote; mais ils furent perdus de vue en arrivant à terre. On ne les revit plus, quoiqu'on tînt la mer pendant tout le mois d'août pour atten-

dre leur retour. Enfin le capitaine, désespérant de les retrouver, et jugeant la saison trop mauvaise pour tenir plus long-temps la mer, prit le parti de s'en retourner. Dans sa traversée, il eut pendant plusieurs jours la vue de terres fort éloignées.

Ils approchèrent, le 20 septembre, fort près d'une côte montagneuse et couverte d'herbes; mais ils n'aperçurent point de bois. Les rochers qui étaient sous l'eau et sur les bords de la côte ne leur permirent point d'y aborder; mais étant entrés dans un golfe, ils y virent des habitans, dont plusieurs vinrent à eux, chacun dans un petit bateau, tel qu'on représente ceux des Groënlandais ou des Esquimaux. Ils ne purent entendre leur langage. La latitude de ce lieu fut observée de 51° 12′; et sa différence de longitude au port d'Avatcha, où ils retournèrent, fut déterminée de près de 12°.

Pendant tout le cours de ce voyage, qui avait déjà duré plus de trois mois, la plupart des gens de l'équipage avaient été attaqués du scorbut, et en étaient morts. Le capitaine Tchiricoff et Delisle n'en furent point exempts. Le second y succomba, et mourut le 22 octobre, une heure après être arrivé au port d'où il était parti plus de quatre mois auparavant. Le capitaine, quoique extrêmement mal, eut le bonheur de se rétablir. Tel fut le succès de cette navigation.

Des Russes hasardèrent, en 1731, de s'embarquer à Okhotsk, et de tenir la même route que Beering avait suivie deux ans auparavant; ils eu-

rent plus de succès que lui, et leur découverte fut poussée plus loin. Lorsqu'ils furent arrivés à la pointe où ce capitaine avait été dans son premier voyage, et qui avait été son *nec plus ultrà*, ils gouvernèrent exactement à l'est, où ils trouvèrent une île et ensuite une grande terre. A peine étaient-ils à la vue de cette terre, qu'un homme vint à eux dans un petit bâtiment semblable à celui des Groënlandais. Ils voulurent s'informer de quel pays il était; mais tout ce qu'ils purent comprendre à ses réponses, fut qu'il était habitant d'un très-grand continent, où il y avait beaucoup de fourrures. Les Russes suivirent la côte du continent deux jours entiers, allant vers le sud, sans y pouvoir aborder; après quoi, ils furent pris d'une rude tempête, qui les ramena, malgré eux, sur la côte du Kamtchatka.

Quoique, depuis le malheureux voyage du capitaine James, en 1631, les Anglais eussent paru fort refroidis pour les recherches du passage au nord-ouest, on ne peut douter que le désir de le découvrir n'ait eu presque autant de part que celui d'accroître leur commerce, aux efforts qu'ils tentèrent dans l'intervalle pour s'établir dans la baie d'Hudson. Le voyage qu'ils y firent en 1668, sous la conduite de Des Groseillers, fut poussé à la hauteur de 79° dans la baie de Baffin; et ce ne fut qu'après avoir employé la belle saison à la recherche du passage, que le capitaine Gillam revint passer l'hiver dans la baie d'Hudson, pour y jeter les fon-

demens d'une colonie anglaise. La guerre, dont cette baie devint l'occasion, fit renoncer à tout autre soin; mais à peine fut-elle terminée par la cession, qu'on vit partir le capitaine Barlow pour la découverte d'un passage. Il partit en 1719. On ne sait ce qu'il devint; et quelques débris de vaisseau qui furent trouvés à 63° de latitude font juger qu'il fit naufrage à cette hauteur. Trois ans après, lorsqu'on eut perdu l'espérance de son retour, Scrogs n'en eut pas moins de hardiesse à suivre la même route. Son journal n'a pas été publié; mais on en trouve l'extrait suivant dans la relation d'Arthur Dobbs.

Scrogs sortit de la rivière de Churchill dans la baie d'Hudson, le 22 juin 1722. A 62° de latitude, il lia quelque commerce avec les sauvages du pays, dont il reçut des côtes de baleine et des dents de morse. Ensuite il fut jeté, par le mauvais temps, à 64° 56′, où il mouilla. L'air s'étant éclairci, il ne se trouva qu'à trois lieues de la côte du nord, où il donna au cap qu'il voyait à l'est-nord, le nom de *Whalebone-point*, pointe des côtes de baleine. Il découvrit en même temps plusieurs îles, et la terre au sud-ouest. L'île la plus méridionale, où il aperçut quantité de baleines noires et plusieurs blanches, reçut de lui le nom de cap *Fullarton*. Il avait avec lui deux Américains septentrionaux, qui avaient passé l'hiver à Churchill, et qui lui avaient parlé d'une riche mine de cuivre située sur la côte, dont on pouvait approcher si facilement, qu'ils

promettaient de conduire la chaloupe presqu'à côté de la mine. Ils avaient même apporté quelques morceaux de ce cuivre à Churchill, et tracé le plan du pays avec du charbon, sur du parchemin. Ce que le capitaine anglais visita lui parut assez conforme au plan de ces deux Américains. L'un des deux lui demanda, pour récompense de ses services, de le laisser sur cette côte, où il n'était qu'à trois ou quatre journées de sa patrie. Scrogs lui refusa cette faveur, et fit route au sud-est; le 15, il traversa le Wellcome, à 64° 15'. Il vit encore quantité de baleines, mais il ne rencontra point de glaces à cette hauteur. La terre du Whalebone-point s'étendait de l'ouest au sud; et quelques hommes qu'il envoya sur la côte, rapportèrent qu'ils n'avaient rien vu qui les empêchât de pénétrer plus loin. La sonde leur fit trouver, dans cette mer, depuis quarante jusqu'à soixante-dix brasses.

Arthur Dobbs, à qui l'on a obligation de cet extrait, avait prit fort à cœur la découverte. En 1737, il se lia fort étroitement avec Middleton, officier de mer, qui lui fournit, dans plusieurs lettres dont les extraits ont été publiés, quantité de faits qui paraissent concluans pour la réalité du passage. Entre ces faits, on trouve que Lovegrow, un des facteurs du fort Churchill, qui avait été souvent à Whale-cove par les 62° 30', assurait que toute cette côte n'offre que des terres entrecoupées et des îles, et qu'ayant abordé à l'une de ces îles, il avait vu la mer ouverte vers l'ouest. Wilson,

autre facteur, que la Compagnie avait envoyé à Whale-cove pour le commerce des côtes de baleine, déclara qu'ayant eu la curiosité de s'avancer entre les îles voisines, il avait trouvé que l'ouverture s'élargissait vers le sud-ouest, et qu'à la fin elle devenait si large, que d'un côté ni de l'autre on ne voyait plus la terre.

Dobbs, convaincu par des faits si bien attestés et par ses propres informations, qu'il y avait beaucoup d'apparence de trouver un passage dans le Wellcome, mit tout en œuvre pour faire employer Middleton à cette recherche.

Le capitaine Middleton s'étant rendu à la rivière de Churchill, n'en put sortir avant le 1er juillet. Le 3, à cinq heures du matin, il découvrit trois îles à 61° 40′. Le 4, il vit Brook Cobham, par les 63° de latitude et les 93° 40′ de longitude ouest de Londres. Cette île était couverte de neige. Le 6 au matin, Middleton découvrit un cap à 63° 20′ de latitude et 93° de longitude de Londres. La sonde y fit trouver depuis trente-cinq jusqu'à soixante-douze brasses de profondeur. A cinq heures, le courant tourna au nord-nord-est : la marée venait de nord-nord-est.

Le 8, à 63° 32′ de latitude, on rencontra une baleine blanche et quelques phoques. On vit beaucoup de glaces au nord, et la côte en était bordée pendant plusieurs lieues. La profondeur se trouva de soixante à quatre-vingt-dix brasses, et la terre était à sept ou huit lieues au nord-ouest. Le 10, à

64° 51′ de latitude et 88° 34′ de longitude, on trouva le Wellcome, dont la côte orientale est basse et unie. Toute la largeur du Wellcome, qui est de douze lieues, était remplie de glaces. Le vaisseau y demeura pris jusqu'au 12. Le 13, on s'avança au travers des glaces vers le cap Dobbs, au nord-ouest du Wellcome, par les 65° 12′ de latitude et 86° 6′ de longitude de Londres. On vit au nord-ouest de ce cap une belle ouverture ou rivière dans laquelle on entra pour y mettre le vaisseau à l'abri des glaces jusqu'à ce qu'elles fussent dissipées dans le Wellcome.

L'embouchure de cette rivière n'a pas moins de sept ou huit lieues de large pendant la moitié de cet espace; après quoi elle se rétrécit à quatre ou cinq. On jeta l'ancre à la rive du nord, au-dessus de quelques îles, par trente-quatre brasses d'eau. La marée avançait, dans la moindre largeur, de cinq lieues en une heure; le reflux emportait beaucoup de glaces. Vis-à-vis du mouillage, on avait depuis quatorze jusqu'à quarante-quatre brasses d'eau au milieu du canal. Le lendemain, plusieurs Esquimaux vinrent à bord; mais ils n'avaient de propre au commerce que leurs vieux habits de peau et quatre-vingts pintes d'huile de baleine. On continua de monter l'espace de quatre lieues au-dessus de plusieurs îles, et l'on mouilla par seize brasses d'eau dans une anse entre ces îles et la rive du nord, pour se garantir des glaces qui allaient et venaient avec la marée. Ce lieu fut nommé *Sound*

ıge. La rivière était pleine de glaces au-dessus u-dessous du vaisseau.

.e 15, on envoya le lieutenant avec neuf hommes les provisions pour quarante-huit heures dans chaloupe à huit rames pour visiter la rivière. Il revint le 17. Son rapport fut qu'il était monté au travers des glaces le plus loin qu'il avait pu; que plus haut elles tenaient toute la largeur d'une rive à l'autre, et qu'il y avait en cet endroit soixante-dix à quatre-vingts brasses de profondeur. Le 16, Middleton étant allé à terre, visita quelques îles, qu'il trouva stériles et nues, à l'exception d'un peu d'herbe fort basse, et de mousse dans les vallées. Il fit jeter des filets qu'on retira sans poisson. Plusieurs de ses gens furent attaqués du scorbut, et la moitié fut bientôt hors d'état de servir. Dans l'endroit où le lieutenant avait été, la marée venait du sud, et montait treize pieds dans le temps des basses eaux. Quelques Indiens que l'on avait amenés de Churchill n'avaient aucune connaissance du pays où l'on était.

Le 18, on entra dans une petite baie, où l'on mouilla par neuf brasses et demie d'eau. Middleton remonta la rivière dans la chaloupe avec huit hommes et deux Indiens. A huit heures du soir, il crut avoir fait quinze lieues. La marée montait à douze pieds, et le flux venait du sud-sud-est. Les Indiens tuèrent une bête fauve. Pendant la nuit, on entendit des cris extraordinaires, tels que les sauvages en font lorsqu'ils aperçoivent des étrangers.

Le 19, à deux heures du matin, l'on entra dans une rivière, ou un sound, qui avait six ou sept lieues de large, mais dont Middleton ne put reconnaître la profondeur. Elle était si chargée de glaces, qu'il fut impossible d'avancer plus loin. Le pays était fort élevé des deux côtés. Middleton monta sur une des plus hautes montagnes, vingt-quatre lieues au-dessus du Sound savage où était le vaisseau, qu'il découvrit même de ce lieu. Il observa que le cours de la rivière était nord-quart-d'ouest; mais elle paraissait plus étroite en montant, et remplie de glaces. Cet endroit fut nommé *Deer-Sound*, anse des bêtes fauves, parce que ses Indiens y en avaient tué. Le pays est non-seulement montagneux et stérile, mais entrecoupé de rocs, dont la pierre ressemble au marbre. Dans les vallées, on voit quantité de lacs, un peu d'herbe, et quantité d'animaux de la grandeur d'un petit cheval.

Le capitaine étant revenu à bord le 20, descendit le 21 la rivière où le vaisseau était à l'ancre, et ne la trouva pas moins embarrassée de glaces. A quatre lieues de l'embouchure il monta sur une haute montagne, d'où il vit le Wellcome encore chargé de glaces. Le 22, elles étaient fort épaisses dans la rivière au-dessus et au-dessous de lui; et chaque marée en amenait de nouvelles lorsque le vent venait du Wellcome. Le lieutenant remonta la rivière dans une chaloupe à six rames. Il revint le 25, après avoir sondé la rivière entre les îles

du côté de Deer-Sound, et l'avoir trouvée remplie de glaces. Le 26, il descendit la rivière avec le contre-maître, pour observer si la glace s'était dispersée à l'embouchure et dans le Wellcome.

Le Sound savage est à 89° 28′ de longitude occidentale. La variation y est de 35°. L'entrée de la baie, nommée *Wager*, est à 65° 23′ de latitude, et le Deer-Sound à 65° 55′. Le cours du Sound savage est nord-ouest du compas.

Le lieutenant et le contre-maître revinrent le 27. Ils avaient été entraînés par les glaces et par la marée à six ou sept lieues; et quoique la rivière fût tout engagée de glaces, ils les avaient trouvées plus minces en entrant dans le Wellcome. Le 28, ils remontèrent la rivière pour chercher quelque autre entrée dans le Wellcome, parce qu'en la montant le 24, ils avaient vu quantité de baleines noires et d'autres poissons qu'on ne voyait point dans l'endroit où le vaisseau était à l'ancre, ni plus bas. Middleton les chargea aussi de visiter le Deer-Sound et toute autre ouverture, pour découvrir si la marée entrait de quelque autre côté que celui par lequel on était venu. Ils avaient le temps de faire toutes ces recherches jusqu'à ce que les glaces fussent dispersées à l'embouchure de la rivière et dans le Wellcome.

La chaloupe fut envoyée le 29 avec huit malades et plusieurs autres qui étaient attaqués du scorbut, dans une petite île où l'on avait vu quantité d'oseille et de cochléaria. Middleton monta sur une des plus

hautes montagnes, et jugea les glaces de la rivière plus épaisses vers l'embouchure qu'au-dessus. Le 30, il vit les glaces fermes partout au-dessous de lui, jusqu'à huit ou dix lieues au-dessus; mais la mer lui parut assez nette hors de la baie. Le 31, on vit arriver quantité de nouvelles glaces qui venaient du Wellcome, et qui remplirent presque toute la baie.

Le lieutenant et le contre-maître, qui revinrent à bord le 1er août, après quatre jours d'absence, rapportèrent qu'ils s'étaient avancés dix ou douze lieues au-dessus de Deer-Sound; qu'ils y avaient vu quantité de baleines noires, et qu'ayant visité toutes les ouvertures, ils avaient toujours trouvé que le flux venait du côté de l'est ou de l'embouchure de la rivière de Wager. On leva l'ancre le 2; on sortit du Sound savage; et le 4, à dix heures du soir, on se trouva hors de la rivière à la faveur du reflux par lequel on avait été entraîné l'espace de cinq lieues par heure. Il ne se trouva plus de glace lorsqu'on fut sorti de la rivière, et le temps étant fort calme, Middleton fit mettre la pinasse en avant pour remorquer le bâtiment. On était à 65° 38′ de latitude et 87° 7′ de longitude de Londres; la variation de 38°. On entra dans un détroit de treize lieues de large au nord-ouest de la baie de Wager. L'entrée du Wager est à 65° 24′ et 88° 37′ de longitude; on se trouva le 5 à 66° 14′ de latitude et 86° 28′ de longitude. Le détroit n'y avait plus que huit ou neuf lieues de large. Le 17, on se vit enfermé de glace. La côte de sud-est était

basse, et la longueur d'environ sept lieues. A la pointe du nord-est de la côte, on voyait un pays montagneux, qui ressemblait à une partie de la côte du détroit d'Hudson. La sonde fit trouver depuis vingt-cinq jusqu'à quarante-quatre brasses de profondeur, et la variation était de 40°. La marée venait de l'est-quart-nord du compas; son courant était très-fort; et dans certains endroits on apercevait des tourbillons et des espèces de barres. Le 6, elle venait de l'est-quart-sud. On vit à deux heures la pointe de la côte à quatre ou cinq lieues du vaisseau. Le flux vint de l'est à trois heures. A quatre heures, on vit un beau cap à l'ouest-quart-nord, éloigné de six ou sept lieues. La côte s'étendait de l'est-quart-nord au nord-quart-ouest. Middleton en conçut beaucoup de joie, dans l'opinion que c'était la pointe septentrionale de l'Amérique; et cette raison la lui fit nommer *cap Hope*, cap d'Espérance. On manœuvra toute la nuit au travers des glaces pour s'en approcher. Le lendemain, lorsque le soleil eut dissipé les brouillards, on vit la terre autour du vaisseau depuis la basse côte jusqu'à l'ouest-quart-nord; elle semblait se joindre à la côte de l'ouest, et former une baie profonde. Middleton, pour s'en assurer, fit continuer la route au fond de la baie jusqu'à deux heures. Enfin, dans le cours de l'après-midi, lorsque tout le monde eut reconnu que ce n'était qu'une baie dans laquelle on ne pourrait avancer que de six ou sept lieues plus loin, et qu'ayant sondé plusieurs fois la ma-

rée, on n'eût trouvé partout que de basses eaux, on conclut qu'on avait passé l'ouverture par où la marée entrait du côté de l'est. La variation se trouvait ici de 50°. Cette baie, qui fut nommée *Repulse bay*, n'a pas moins de six ou sept lieues de large au fond. La terre, qui s'étend de là au détroit glacé vers l'est, est fort élevée. La sonde portait depuis cinquante jusqu'à cent cinq brasses. On sortit de la baie par l'est, et les glaces y étaient en abondance.

Le 8, à dix heures du matin, le capitaine se mit dans la chaloupe avec l'écrivain, le canonnier et le charpentier, pour chercher d'où le flux venait dans cette baie. Il revint à bord vers neuf heures et demie du soir : il avait fait environ quinze lieues pour monter sur une haute montagne qui dominait sur le détroit d'un côté, et de l'autre sur la baie de l'est : il avait vu le passage par où la marée entrait. La moindre largeur de ce détroit est de quatre à cinq lieues, et la plus grande de six ou sept : il renferme quantité de grandes et de petites îles, et sa longueur est de seize ou dix-huit lieues. Il s'étend au sud-ouest ; il était rempli de glaces qui tenaient partout aux îles et aux bas-fonds. Middleton vit un pays fort élevé, à quinze ou vingt lieues au sud, qu'il jugea devoir s'étendre jusqu'au cap Comfort, et jusqu'à la baie qui est entre ce cap et le Portland de Wilson, partie des terres septentrionales de la baie d'Hudson. Comme les glaces n'étaient pas encore ouvertes, il fut résolu, dans le conseil, de sonder l'autre côté du Wellcome, depuis le cap

Dobbs jusqu'au Brook-Cobham, pour y chercher quelque ouverture, et de retourner ensuite en Angleterre.

On partit le 9 à huit heures du matin. La sonde donna trente-cinq brasses à une lieue de la côte, à six du cap Hope, et à trois de la pointe. On rasa la côte du sud-est à la distance de trois lieues : le côté de l'ouest était couvert de glaces; à quatre heures après midi, on vit le cap Dobbs. Le 10, à huit heures, on avait soixante-six à soixante-dix brasses, par 64° 10′ de latitude et 88° 56′ de longitude. La largeur du Wellcome y était de seize ou dix-huit lieues; on alla jusqu'à 64° de latitude et 90° 53′ de longitude. On s'approcha de la côte autant qu'il fut possible, pour découvrir quelque ouverture dans les terres. La route fut continuée à la vue de la côte au nord du cap Hope; à quatre heures après midi, ayant quitté la côte pour sonder, on trouva trente-quatre à vingt-huit brasses, et trente à quarante vers huit heures.

Le 12, à quatre heures, on mit à la voile, et vers neuf heures, on se trouva devant le cap, à neuf ou dix lieues à l'est du Brook-Cobham. La sonde donnait soixante à quarante-neuf brasses; on était alors par les 63° 14′ de latitude et par les 92° 25′ de longitude de Londres. Middleton assure qu'en rasant toute la côte du Wellcome, depuis le détroit glacé jusqu'à cet endroit, il avait trouvé partout que c'était un continent, quoiqu'on y rencontre des baies assez profondes et plusieurs petites îles. Ce

cap et l'autre, situés à 64° de latitude, renferment une très-profonde baie; on rencontre le long de la côte quantité de baleines noires.

Devant Brook-Cobham on avait vingt à quarante brasses d'eau, à quatre lieues de distance à l'est-nord-est. Le 13, Middleton envoya faire de l'eau dans une île qui est à trois lieues du continent, et qui a sept lieues de long sur trois de large, presque toute d'une pierre blanche et dure, semblable à du marbre. La chaloupe, qui en revint le 14, apporta une bête fauve et un ours blanc tués par les Indiens du bord; ils avaient vu dans l'île quantité de cygnes et de canards. Le 15, on accorda la liberté à deux des Indiens qui souhaitaient d'être laissés dans ce lieu, où ils n'étaient pas éloignés de leur patrie : Middleton leur fit donner une petite barque qui fut chargée de poudre et de plomb, de provisions, de haches, de tabac et de quincaillerie. Ceux qui les avaient conduits dans l'île avaient observé que la marée y monte souvent à vingt-deux pieds. Un autre Indien, curieux de voir l'Europe, fut gardé à bord; et, le même jour, Middleton fit route pour l'Angleterre. Quelque soin qu'il eût apporté à ses observations, son voyage ne répondit point aux grandes espérances qu'on en avait conçues. Non-seulement il n'avait pas découvert le passage, mais il n'avait pu se mettre en état d'expliquer les hautes marées qu'il avait observées dans le Wellcome; et c'était sur ce point qu'on attendait un éclaircissement. Des détroits gelés, des ouver-

tures inconnues ne pouvaient servir à la décision, et ne faisaient que suspendre la difficulté. Il restait toujours à trouver d'où venaient ces fortes marées, par quelque ouverture qu'elles pussent entrer : et les partisans du passage soutenaient qu'elles ne pouvaient être expliquées sans la supposition d'un océan de l'autre côté. Ainsi, loin d'aider à sortir de ce labyrinthe, Middleton semblait en avoir multiplié les détours. Il fallait une autre expédition pour tirer quelque fruit de la sienne : elle s'est faite, et c'est ce qui reste à rapporter. Comme les Anglais y ont employé tous leurs efforts, et qu'elle peut passer pour le résultat des connaissances rassemblées depuis deux siècles, tout ce qu'on a lu jusqu'ici n'en est proprement que l'introduction.

On supposa comme incontestable, par la raison et l'expérience, qu'il n'y avait rien à se promettre du côté du détroit de Davis; et qu'au contraire il devait rester beaucoup d'espérance au nord-ouest de la baie d'Hudson. Dobbs publia un nouvel ouvrage, où tous les argumens favorables à cette opinion furent soigneusement recueillis. A l'objection que les golfes qui promettaient le plus avaient été visités, et qu'on n'y avait trouvé que des baies et des rivières, il répondit qu'ils n'avaient pas été visités tous; et que si l'on en avait reconnu un grand nombre sans y avoir trouvé le passage, il n'en était que plus probable qu'il existait dans quelque autre, parce qu'il en paraissait plus impossible

que des masses d'eau, qui font monter si haut les marées dans ces rivières et ces baies, n'eussent pas de communication avec quelque autre océan. Enfin tout fut réduit à ce dilemme : le passage existe, ou il n'existe pas. S'il existe, tout le monde convient que l'avantage extrême qu'il y aurait à le découvrir ne permet pas d'abandonner cette recherche; s'il n'existe pas, la recherche est inutile; mais on doit convenir aussi qu'elle est nécessaire pour s'assurer de son inutilité.

Les argumens de Dobbs eurent tant de poids pour la nation anglaise, que le gouvernement même, après une mûre délibération, résolut d'encourager l'entreprise, et promit un prix de vingt mille livres sterling pour la découverte; sur ce seul principe, que le gain devait être immense dans le cas du succès, et les pertes bornées dans la plus désavantageuse supposition. On ouvrit une souscription de dix mille livres sterling, qui parurent suffire pour les frais, et qui furent divisées en cent actions : elle fut aussitôt remplie. Il se forma un comité de personnes riches qui achetèrent deux vaisseaux, et qui suppléèrent de leurs propres fonds au défaut du capital, pour hâter leur départ, dans la crainte de manquer la saison. Enfin, pour animer l'équipage, on ajouta aux appointemens, qui étaient déjà considérables, des primes en cas de succès, proportionnées au rang et aux services, et toutes les prises qui pourraient se faire sur la route. Des deux vaisseaux, l'un, qui était de

quatre-vingts tonneaux, fut nommé *le Dobbs*; l'autre, de cent quarante tonneaux, prit le nom de *la Californie*. On choisit pour commandans les capitaines Guillaume Moore et François Smith.

Les instructions du comité méritent l'attention de ceux qui cherchent à s'instruire.

« Vous partirez ensemble, avec toute la diligence possible; arrivés au sud du cap Farewell en Groënland, vous éviterez les glaces, et vous gouvernerez vers l'entrée de la baie d'Hudson, entre les îles de la Résolution et celles de Button. En cas de séparation, votre premier rendez-vous sera aux Orcades; mais si le temps vous permet de suivre votre route, vous ne vous y arrêterez pas plus de quarante heures. Le second sera à l'est des îles de la Résolution, au cas que les glaces ne soient pas assez dispersées à l'entrée du détroit. Mais si le passage est libre, vous n'y attendrez qu'un jour ou deux, à moins que ce ne soit le temps des hautes marées; car, dans ce cas, vous ferez mieux d'attendre la diminution des courans, qui sont alors trop rapides. En passant le détroit, rasez de près la côte du nord jusqu'à ce que vous ayez passé les îles Savage, et tenez toujours une distance raisonnable l'un de l'autre, afin que, s'il arrivait quelque accident dans les glaces, vous puissiez entendre réciproquement vos canons ou vos cloches, et vous prêter du secours.

« Dans le détroit, votre plus proche rendez-

vous, en cas de séparation, sera l'île de Diggs, ou Cary Swans' nest. Celui qui y arrivera le premier n'attendra l'autre que pendant deux jours, et si le dernier n'y arrive pas, il élèvera une perche ou un monceau de pierres du côté du principal cap, où il laissera une lettre pour avertir l'autre de son passage et de son départ. Quand vous aurez découvert Cary Swans' nest, si le vent est contraire, vous mouillerez pour une marée ou deux, et vous observerez, avec beaucoup de soin, la direction, la rapidité, la hauteur et le temps de la marée. Mais si le vent est favorable pour ranger une partie de la côte du nord-ouest, depuis Pistol-Bay, par les 62° 30', jusqu'au détroit du Wager, fixez alors votre plus proche rendez-vous, ou au Deer-Sound, si vous vous déterminez à pousser vers ce passage; ou à l'île de Marbre, au cas que le vent soit favorable et la mer sans glaces.

« A toutes les terres que vous rencontrerez, examinez bien sur la côte le temps et la direction de la marée. Si vous rencontrez quelque flux venant de l'ouest, et que vous trouviez quelque belle ouverture sans glaces, vous y entrerez, quoique avec beaucoup de précautions, en vous faisant précéder de votre chaloupe; et vous ne tarderez pas alors à visiter le détroit de Wager ou Pistol-Bay. Mais si vous commencez par le détroit de Wager, et qu'à votre dernier rendez-vous les deux vaisseaux se trouvent au Deer-Sound, puisque après il n'y en a plus d'autre, vous pousserez alors

directement vers le golfe de Ranking, en tenant le grand canal au nord des îles où il passe, et vous y observerez de même la direction, la hauteur et le temps de la marée. Si vous la trouvez avancée, ou que le flux vienne du côté de l'ouest ou du sud-ouest, vous entrerez alors hardiment dans l'ouverture, que vous suivrez jusqu'à tel point de l'est où elle puisse vous conduire. Cependant si le passage est étroit, vous aurez soin de tenir toujours votre chaloupe de l'avant, avec la sonde, et vous observerez les marées, la profondeur, la salure de l'eau et la variation de l'aiguille; vous marquerez sur votre carte la latitude de tous les caps, et la situation des pays à l'égard de vos vaisseaux, et vous tâcherez de vous assurer de quelques bons ports, où vous puissiez vous mettre à couvert des tempêtes et des vents.

« Si vous rencontrez le flux, et qu'après avoir passé la partie étroite du détroit de Wager, vous tombiez dans une mer ouverte et sans glaces, vous pourrez alors vous croire assurés d'un passage libre, et passer hardiment au sud-ouest, ou plus ou moins vers le sud ou l'ouest, selon la situation du pays, en gardant l'Amérique à vue à babord; et si vous entrez ensuite dans quelque ouverture, en voyant la terre des deux côtés, vous aurez grand soin d'observer la marée, si elle vient au-devant de vous ou si elle vous suit, pour juger si vous êtes entrés dans une baie, ou si c'est un passage entre des terres entrecoupées ou des îles; et selon

le cas, vous pousserez plus loin, ou vous retournerez sur vos pas pour avancer plus à l'ouest.

« Après avoir poussé jusqu'à 62° de latitude, au-delà du détroit de Wager, si vous rencontrez une marée qui vienne du sud-ouest, vous pourrez vous croire sûrs alors d'avoir passé le cap le plus septentrional du nord-ouest de l'Amérique, et vous pourrez hardiment faire route au sud jusqu'à 50° pour hiverner, avec le soin de continuer toujours vos observations sur les rochers et les bas fonds que vous rencontrerez dans votre passage, et de marquer les latitudes de tous les caps dans vos cartes, et les longitudes calculées sur le parallèle où vous vous trouverez.

« Si vous jugez à propos de commencer par faire un essai dans Pistol-Bay, ou au golfe Rankin proche l'île de Marbre, que vous y trouviez la marée venant de l'ouest ou du nord-ouest, et que l'ouverture s'étende vers l'ouest, vous y suivrez la même instruction que pour le détroit de Wager, parce que l'un et l'autre de ces deux détroits doivent aboutir à 62°; et généralement partout où vous observerez que la marée vient de l'ouest, vous pourrez être sûrs de trouver un passage large et ouvert, puisqu'il doit être certain alors que vous n'êtes plus loin de l'océan, qui fait monter si haut ces marées au nord-ouest de la baie.

« Si vous vous trouvez en pleine mer après avoir passé une de ces ouvertures, et que, sans rencontrer aucun obstacle, vous puissiez gagner environ

les 50° de latitude, vous y passerez l'hiver au cas que la saison vous empêche d'aller plus avant; mais si le temps et le vent le permettent, vous pousserez au sud jusqu'aux 40° au moins, sûrs d'y trouver un climat plus chaud et plus agréable pour l'hiver; ce qui vous confirmera la réalité de votre découverte. En ce cas, vous choisirez pour votre séjour une rivière navigable, ou quelque bon port, dans lequel vous n'ayez rien à redouter des habitans; car si vous aviez quelque chose à craindre d'eux, il vaudrait mieux passer l'hiver dans un port de quelque île déserte, mais fertile et remplie de bois, à une distance convenable du continent. Surtout ne négligez point d'y établir des corps-de-garde et des sentinelles, comme vous feriez dans un pays ennemi.

« Si vous rencontrez quelques sauvages en passant par le détroit d'Hudson, vous ne perdrez point le temps à trafiquer avec eux, et vous leur ferez quelques présens de quincaillerie. Si vous en rencontrez après avoir passé la baie, vous leur ferez aussi des présens; mais vous ne refuserez point de négocier, et vous tâcherez de leur laisser une bonne opinion de vous, en leur donnant pour leurs fourrures quelque chose de plus qu'ils ne reçoivent de la Compagnie, et leur laissant le choix de vos marchandises d'échange pour vous assurer de leur amitié. Cependant vos observations sur les marées ne doivent pas souffrir de ce commerce.

« Si, passant ces pays entrecoupés au nord-

ouest de la baie, vous sortez plus méridionalement qu'aux 60°, et que vous rencontriez ensuite quelques autres nations plus civilisées que les Esquimaux, vous tâcherez de gagner leur amitié par de bons présens, et vous ne refuserez aucun trafic. Vous leur ferez entendre qu'au printemps prochain, lorsque vous retournerez dans leur pays, vous serez charmés d'ouvrir un commerce dont ils tireront de grands avantages, et de lier avec eux une alliance perpétuelle. Mais ne vous arrêtez dans leurs ports qu'autant que la saison et le vent ne vous permettront pas de passer plus loin. Dans tous les lieux inhabités où vous arrêterez vous prendrez possession du pays au nom de sa majesté Britannique, comme premier possesseur, en y élevant un monument de bois ou de pierre, avec une inscription, et en donnant des noms aux ports, aux rivières, aux caps et aux îles. Mais si vous rencontrez des habitans tout-à-fait civilisés, et vivant dans des demeures fixes, gardez-vous bien de leur donner de l'ombrage par des prises de possession, à moins qu'à votre retour ils ne vous cèdent volontairement quelque terrain pour l'exercice habituel de votre commerce. Vous n'emmenerez de force aucun habitant; mais si quelqu'un s'offre de partir avec vous pour servir d'interprète à l'avenir et pour entretenir l'amitié, vous ne refuserez point de le prendre à bord.

« Si vous prenez le parti de laisser quelques-uns de vos gens dans ces pays, vous aurez soin de

leur donner une bonne provision de quincaillerie, pour les mettre en état de cultiver l'amitié des Indiens par des présens, et vous leur donnerez aussi des semences de toutes sortes de fruits, de légumes et d'arbres qui ne croissent point naturellement dans ces terres. Vous leur laisserez du papier, des plumes et de l'encre, pour tenir compte de leurs observations sur les propriétés du pays.

« Lorsque vous aurez passé les terres entrecoupées, si vous rencontrez encore des baleines blanches, et qu'en août et septembre elles dirigent leurs courses au sud-ouest, ce sera pour vous une preuve de plus d'un passage navigable à l'océan occidental, où ces poissons vont alors se rendre.

« Si vous avancez un peu au sud, depuis 60 jusqu'à 50°, et que vous touchiez à quelque port où les habitans demeurent dans des villes et des villages, vous vous conduirez avec beaucoup de précaution. Quelque amitié qu'ils vous fassent, vous vous garderez bien de vous mettre en leur pouvoir. Au contraire, s'ils vous menacent de quelque hostilité, vous n'y aborderez point, et vous vous éloignerez de la côte, sans leur faire entrevoir néanmoins aucune marque de crainte. S'ils viennent vous attaquer, vous commencerez par les effrayer du bruit de votre grosse artillerie, et vous ne tuerez personne, si vous n'y êtes forcés pour votre propre défense. Alors vous quitterez la côte, en poussant au sud, jusqu'à ce que vous ayez rencontré des peuples d'un naturel plus humain. Si vous

rencontrez des nations puissantes qui commercent avec des vaisseaux de charge et de force, et qui vous fassent un mauvais accueil, vous éviterez la côte, dans les mers libres; mais si vous vous trouviez entre des îles, avec trop de difficulté à vous garantir de l'insulte des habitans, ou à pénétrer plus loin pour achever la découverte; alors si la saison n'était pas trop avancée, vous reviendriez en Angleterre pour faire votre rapport, qui prouverait assez visiblement que vous auriez pénétré dans quelque océan différent des nôtres. C'est le seul moyen de prévenir les accidens qui pourraient vous arriver pendant l'hiver, et nous faire perdre le fruit de vos découvertes.

« Si vous poussez votre route au sud, jusqu'à pouvoir passer l'hiver dans un pays chaud, vous choisirez quelque île qui ne soit pas fréquentée par les peuples du continent, pour y mettre vos vaisseaux à couvert. Si cette île est fertile, vous occuperez à l'entrée du printemps, les gens de vos équipages à préparer un espace de terre dont vous ferez un jardin. Vous y semerez de toutes les graines que vous y aurez portées, soit pour l'usage des habitans, s'il s'en trouve dans l'île, soit pour les besoins futurs de ceux qu'on y pourra renvoyer d'ici. Vous y laisserez aussi les différentes espèces d'animaux domestiques qui vous resteront à bord, surtout des poules et des pigeons; et vous aurez grand soin d'observer les arbres et les plantes qui ne ressembleront point aux nôtres. Si vous hivernez sur

la côte occidentale de l'Amérique, près du cap Blanc, vers les 42° de latitude, tâchez de poursuivre votre découverte au sud, d'abord après l'équinoxe de mars, si le temps vous le permet, jusqu'à ce que vous touchiez aux 40°. Là, il ne pourra vous rester aucun doute du succès.

« En retournant au nord-est, comme vous aurez l'été devant vous, rien ne vous obligera de forcer de voiles, et vous examinerez bien toute la côte nord-ouest de l'Amérique. Vous ferez surtout des observations exactes sur les rivières, les baies, les promontoires, etc. Vous ferez des cartes sur lesquelles vous marquerez la situation des pays, et les vues telles que vous les aurez de vos vaisseaux; vous tiendrez compte des marées, des sondes, et de la variation de la boussole. Vous conclurez des alliances avec les habitans du pays, et vous établirez avec eux un commerce utile pour nous, mais équitable pour eux, en réglant nos marchandises sur l'évaluation des leurs. Ce soin vous occupera pendant les mois d'avril, mai et juin; de sorte que vous pourrez vous retrouver par les 62° vers la fin de juillet. Vous repasserez ensuite la baie et le détroit au commencement d'août.

« Si les vaisseaux se séparent après leur dernier rendez-vous, près du Deer-Sound ou de l'île de Marbre, chacun s'efforcera par lui-même de découvrir le passage, sans attendre l'autre; et le rendez-vous, pour se rejoindre, sera à quelque île ou port, par les 40° de latitude, derrière la Californie. Si l'un

ou l'autre peut hiverner près de cette île, et plus au nord que les 54°, le capitaine tâchera d'engager quelque Indien, par des récompenses, à traverser le pays, soit vers la rivière de Churchill ou le fort d'York, soit vers la rivière de Nelson, avec des lettres pour l'amirauté et le secrétaire de la Compagnie. Il expliquera ses découvertes jusqu'à ce jour, et promettra une récompense à celui qui voudra se charger d'amener l'Indien en Angleterre, de peur que la découverte ne soit supprimée au comptoir, dans la supposition où quelque malheur empêcherait le vaisseau de revenir au printemps.

« Si, par quelque accident imprévu, les vaisseaux ne peuvent avancer au-delà, ou à l'ouest de Pistol-Bay, ou du détroit de Wager, ni vers le sud au-delà des 58 ou 60°, et qu'ils ne trouvent point d'ouverture ni de passage à l'ouest ou au sud-ouest, parmi ces terres entrecoupées et ces îles; ou qu'après avoir passé ces terres entrecoupées, ils ne rencontrent point de marée qui vienne de l'ouest; alors après avoir fait les tentatives nécessaires, de l'avis du conseil ou du plus grand nombre, vous reviendrez droit à Londres, sans hiverner dans aucun port ou baie, pour ne pas jeter les actionnaires dans une dépense inutile.

« Si vous rencontrez quelques Esquimaux au-delà du détroit de Wager ou de Pistol-Bay, vous tâcherez d'apprendre d'eux, par des signes, où est la mine de cuivre; et si, parvenant à découvrir

le passage, vous y pouviez hiverner, vous ne manqueriez point, à votre retour, quand vous serez vers les 60°, de faire des recherches plus exactes pour la découverte de cette mine. Si vous la trouvez, vous emporterez avec vous quelques morceaux de ce minéral, pour en faire ici l'essai.

« Vous aurez soin de tenir des minutes exactes de toutes vos délibérations, et de les faire signer de trois au moins des personnes du conseil, avant que l'assemblée se sépare. Vous ferez faire des copies de toutes vos opérations, qui seront scellées aussi du cachet de trois personnes du conseil, et envoyées par la poste à votre retour, de tel endroit de l'Angleterre ou de l'Irlande où vous puissiez aborder, ou même plus tôt si l'occasion se présente, par les vaisseaux de la baie d'Hudson, au sieur Samuel Smith, secrétaire du comité du nord-ouest. »

Les deux vaisseaux destinés pour la découverte du passage, descendirent de Londres à Gravesend; et dans le même temps, Henri Ellis, qui arrivait d'Italie, les ayant rencontrés, et les voyant prêts à mettre à la voile, témoigna quelque chagrin d'avoir manqué l'occasion de partir avec eux pour une si glorieuse expédition. Son mérite, qui était connu, fit parvenir ses regrets jusqu'au comité. On l'envoya chercher avec un empressement qui le flatta. « Mon chagrin, dit-il lui-même, fut bientôt changé en une joie fort vive, lorsque je me vis proposer un commandement sur l'un ou l'autre des deux vaisseaux.

La curiosité de voir un pays tout nouveau pour moi, jointe aux avantages, et surtout à l'honneur que j'espérais de cette entreprise, m'inspirèrent un désir ardent d'y contribuer ; mais, quoique assez accoutumé à la vie marine, je refusai le commandement qui m'était offert, dans des mers et sous un climat dont je n'avais pas la moindre expérience. On convint, sur mon refus, que je ferais le voyage en qualité d'agent du comité, sans autres fonctions que celles qui me seraient expliquées par des instructions immédiates. Les principaux articles portaient que je serais chargé de lever des plans de tous les pays nouvellement découverts; de marquer les situations et les distances des caps, les sondes, les rochers et les bas fonds ; d'assister aux observations, lorsqu'il serait question de constater le temps, la hauteur, la force et la direction des marées ; de faire mes observations sur les différens degrés de salure de l'eau marine ; d'observer les variations de la boussole ; d'examiner la nature des terres, et de recueillir tout ce que je pourrais de métaux, de minéraux, et d'autres curiosités naturelles. Je ne dois pas oublier une circonstance qui m'affligea beaucoup, c'est que je n'eus pas un moment pour faire mes préparatifs ; dix-huit heures après les conventions, je fus obligé de me rendre à bord. »

Ellis, s'embarqua sur la galiote *le Dobbs*. La relation dont on va lire l'extrait, est son ouvrage. Il justifie le titre d'agent de comité du nord-ouest, par

la sagesse de son style, autant que par un grand nombre de judicieuses observations, qui le distinguent du commun des voyageurs.

Les vaisseaux mirent à la voile le 31 mai 1746. On supprime ici les accidens ordinaires dans un voyage de long cours, tels que le danger auquel *le Dobbs* fut exposé par le feu; il n'arriva rien de plus remarquable jusqu'au 27 juin, où les deux vaisseaux se virent séparés par les glaces, vers les 58° 30′ de latitude, à l'est du cap Farewell. Mais l'habileté des pilotes les ayant rapprochés dès le même jour, ils eurent ensuite à traverser une prodigieuse quantité de bois flottant. C'étaient de grosses pièces, qu'on aurait prises pour du bois de charpente, et qui, se présentant de toutes parts, firent chercher à Ellis la cause d'un spectacle si singulier. Toutes les relations, dit-il, qu'on a du Groënland, des côtes du détroit de Davis et de celles du détroit d'Hudson, quoique assez opposées sur divers points, s'accordent toutes à nous assurer qu'il ne croît point de bois de cette grosseur dans toutes ces contrées; d'où l'on doit conclure que de quelque part qu'il puisse venir, ce n'est pas des lieux qu'on vient de nommer. Quelques-uns supposent qu'il arrive des côtes de la Norvège; et d'autres le font venir de la côte orientale du pays de Labrador. Mais Ellis rejette ces deux sentimens: d'un côté, les vents du nord-ouest, qui dominent dans ces parages, l'empêcheraient d'arriver de Norvège; et de l'autre, les courans impétueux qui

sortent des détroits de Davis et d'Hudson, en tendant vers le sud, l'arrêteraient au passage, et ne lui permettraient jamais de venir de la côte d'Amérique dans ces mers. L'explication d'Egède, qui avait passé plusieurs années dans la colonie danoise établie à l'ouest du Groënland, paraît plus plausible au voyageur anglais. Egède avait vu, sur la côte orientale de ce pays, par les 61° de latitude, des bouleaux, des ormes, et d'autres espèces d'arbres, de dix-huit pieds de haut, et de la grosseur de la cuisse ; il avait observé que dans la Norvège, comme dans le Groënland, la côte orientale est plus chaude que l'occidentale, et que par conséquent les arbres y croissent plus aisément, et deviennent plus gros ; ce qui porte à croire que ce bois flottant vient du Groënland.

Le 5 juillet, les Anglais des deux vaisseaux commencèrent à découvrir ces montagnes de glace, qu'on trouve en tout temps proche du détroit d'Hudson. Elles sont d'une grosseur si monstrueuse, qu'on leur attribue ici jusqu'à quinze ou dix-huit cents pieds d'épaisseur. Plusieurs voyageurs ont tenté d'expliquer comment elles se forment ; et le nôtre embrasse le sentiment du capitaine Middleton. Ce pays, lui fait-il dire, est fort élevé le long des côtes de la baie de Baffin, du détroit d'Hudson, etc. ; il l'est de cent brasses, ou plus, proche de la côte. Ces côtes ont quantité de golfes, dont les cavités sont remplies de neige, de glace, et gelées jusqu'au fond, par un froid dont le règne est con-

tinuel. Les glaces s'y accumulent pendant quatre, cinq ou six ans, jusqu'à ce qu'une espèce de déluge terrestre, qui arrive communément à ces périodes, les détache et les entraîne dans le détroit ou dans l'Océan, où elles suivent la direction des vents variables et des courans, pendant les mois de juin, de juillet et d'août. Ces montagnes augmentent en masse, plutôt qu'elles ne diminuent, parce qu'à l'exception de quatre ou cinq points de leur circonférence, elles sont entourées de glaces plus minces, à la distance de plusieurs centaines de lieues, et que le pays étant d'ailleurs couvert de neige pendant toute l'année, l'eau y est presque toujours extrêmement froide dans le cours des mois d'été. Les glaces plus minces, qui remplissent presque entièrement les détroits et les baies, et qui hors de là couvrent l'Océan, le long de la côte, jusqu'à plusieurs lieues, ont de quatre à dix brasses d'épaisseur, et refroidissent tellement l'air, qu'il se fait un accroissement continuel aux montagnes de glace, par l'eau de la mer qui ne cesse point de les arroser, et par les brouillards humides, qui, ne discontinuant presque point, tombent en forme de petite pluie, et se congèlent en tombant sur la glace. Ces montagnes ayant beaucoup plus de profondeur dans l'eau, que de hauteur sur la surface de la mer, la force des vents ne peut avoir beaucoup d'effet pour les mouvoir; quoique soufflant du nord-ouest pendant neuf mois de l'année, il les pousse vers un climat plus chaud. Leur mouvement

est si lent, qu'il leur faut des siècles entiers pour faire cinq ou six cents lieues vers le sud. Elles ne peuvent donc se dissoudre que lorsqu'elles sont arrivées vers les 50° de latitude, où elles s'élèvent peu à peu, en devenant plus légères, à mesure que le soleil consume et fait évaporer la partie exposée à ses rayons. Egède ne les croit que des morceaux de glace de la côte, qui tombent dans la mer, et qui s'y accumulent par degrés.

Le 8 juillet, les deux vaisseaux touchèrent aux îles de la Résolution. Un brouillard épais, qui leur en avait dérobé la vue, les aurait exposés à se briser sur la côte, si le temps ne s'était éclairci. Ils passèrent aux îles Savage, où ils virent paraître pour la première fois des petits canots remplis d'Esquimaux. Le 13, ils rencontrèrent quantité de glaces de cinq à dix brasses d'épaisseur, qu'ils ne passèrent point sans danger, du moins celles qui étaient serrées les unes contre les autres; sur quoi l'on observe que rien n'est en effet si dangereux que de choquer avec beaucoup de force contre un grand glaçon, qui, lorsqu'il n'est pas brisé par le choc, fait sur le vaisseau le même effet que le contre-coup d'un rocher. Aussi les navires destinés aux mers glaciales sont extrêmement forts en bois, surtout de l'avant; et cette précaution même ne suffit pas toujours pour les garantir. Il est fort aisé de s'apercevoir de l'approche de ces glaces : la température de l'air change dans l'instant; c'est-à-dire que, de chaud qu'il était, il devient extrê-

..iement froid. D'ailleurs elles s'annoncent ordinairement par des brouillards très-épais, mais si bas, que souvent ils ne s'élèvent pas au-dessus des mâts du vaisseau. Il est ordinaire aussi de voir la glace élevée par la réfraction de l'air, de six degrés pour le moins au-dessus de l'horizon; ce qui la fait découvrir de fort loin. On est quelquefois obligé de s'amarrer aux gros glaçons pour se dégager des petits, qui cèdent plutôt aux vents et aux courans. Il se trouve, sur ces grosses masses, des creux remplis d'eau fraîche, qui forment comme de petits lacs, où les équipages ne manquent point de remplir leurs tonneaux; mais ils se gèlent presque toutes les nuits, surtout lorsque le vent vient du nord. Le 18, on eut beaucoup d'éclairs et de tonnerre, phénomène toujours rare dans ces mers, et dont Ellis attribue la rareté aux aurores boréales, qui, n'y étant pas moins fréquentes en été qu'en hiver, enflamment et dispersent les vapeurs. Après beaucoup d'embarras pour traverser les glaces, on trouva la mer nette, le 30, devant l'île de Salisbury, presque à l'entrée occidentale du détroit d'Hudson. Ellis conseille, pour éviter les glaces dans ce détroit, de diriger la route fort près de la côte nord. Il a constamment observé que ce côté est beaucoup moins embarrassé que le reste du détroit; ce qu'il n'attribue pas moins aux courans partis des grandes ouvertures de la côte nord, qu'aux vents qui soufflent ordinairement de ce côté.

Le 2 août, on doubla le cap Diggs. Le 11, on côtoya la terre qui est à l'est du Wellcome, par les 64°. Le vent n'ayant pas permis de suivre longtemps la côte, on ne fit que louvoyer jusqu'au 19, où la première terre qui se présenta fut l'île de Marbre. Ellis se mit dans une barque longue pour faire ses observations. Il vit plusieurs ouvertures considérables à l'ouest de cette île; le flux venait du nord-est, le long de la côte.

La saison étant déjà trop avancée pour le grand objet de l'entreprise, on prit, à la pluralité des voix, la résolution de passer l'hiver dans la baie d'Hudson. Pour le choix du quartier, tous les avis s'accordèrent en faveur du port de Nelson, comme celui qui se trouvait le plus tôt dégagé des glaces au printemps, et qui offrait d'ailleurs en abondance du bois, du gibier, et tout ce qui était nécessaire à la conservation de l'équipage. Mais on ne prévoyait pas que le gouverneur, oubliant ce qu'il devait à l'intérêt national, et ne consultant que celui de sa Compagnie, emploierait tous ses efforts pour causer la perte des deux vaisseaux. Une tempête, qu'ils essuyèrent le 25 août, ne les empêcha point d'arriver le 26 à l'embouchure du bras méridional de la rivière des Haies. Dans le dessein de gagner un mouillage, situé à sept lieues du fort d'York, ils continuèrent leur route, après avoir fait élever des marques propres à les conduire par-dessus des bas-fonds. *La Californie* passa fort heureusement, mais *le Dobbs* échoua sur le sable; et le gouverneur

se hâta d'envoyer une chaloupe pour abattre toutes les marques. C'était néanmoins la seule ressource qui pût sauver la galiote. En vain lui fit-on représenter l'indignité de cette action; les marques furent abattues, et ses gens n'en dissimulèrent point le motif. Cependant la galiote fut remise à flot, et parvint à mouiller près de *la Californie*; mais ce début fit pressentir aux deux équipages ce qu'ils avaient à craindre de la part du gouverneur. Dès le jour suivant, il joignit les menaces à la perfidie. Ensuite, voyant qu'elles ne servaient qu'à faire abandonner aux deux vaisseaux le dessein d'hiverner au port de Nelson, et qu'ils paraissaient chercher un autre poste dans la rivière des Haies, il revint à l'artifice. « Tout fut employé, dit Ellis, pour nous persuader de mettre nos vaisseaux au-dessous du fort, dans un lieu ouvert à la mer, où, suivant toute apparence, ils auraient été bientôt mis en pièces par les flots ou par les glaces. Il était si résolu de nous faire périr, qu'après avoir vu ses propositions rejetées, il envoya bien loin dans les terres tous les Indiens du pays, dont la principale occupation est de tuer et de vendre des bêtes fauves et des oies, pour nous priver inhumainement de ce secours. »

Malgré l'appréhension d'un triste avenir, les deux vaisseaux remontèrent la rivière des Haies le 3 septembre, et cherchèrent une anse pour s'y mettre à couvert. Ils en trouvèrent une cinq lieues au-dessus du fort d'York. Le temps fut employé,

jusqu'au 12, à les décharger. On commença par creuser un grand trou en terre, pour y garantir de la gelée la bière et les autres liqueurs; ensuite, dans l'impossibilité de passer l'hiver à bord, chacun s'occupa de tout ce qui regardait sa conservation. Ces exemples de l'industrie humaine font toujours une peinture intéressante.

« Une partie des équipages fut d'abord employée à couper du bois pour le chauffage, et l'autre à bâtir des cabanes, peu différentes de celles du pays. Nous les fîmes d'arbres équarris d'environ seize pieds de long, inclinés les uns contre les autres; de sorte que, se touchant au sommet de la cabane, et se trouvant écartés par le bas, ils représentaient assez le toit d'une maison rustique. Nous remplîmes les intervalles d'un madrier à l'autre, de mousse fort pressée, que nous enduisîmes de terre-glaise. Nous y fîmes des portes basses et étroites, un foyer au milieu, et directement au-dessus, un trou pour le passage de la fumée. Ces cabanes se trouvèrent fort chaudes.

« Il en fallait une plus grande pour la demeure des capitaines et des officiers. On choisit un lieu commode, et qui n'était pas même sans agrément; ce fut une petite éminence entourée d'arbres, à demi-lieue de la rivière, et presque à même distance des vaisseaux. Nous avions devant nous, à quatre cents pas, un joli bassin d'eau nommé *la Crique des Castors*, qui formait la perspective d'un grand canal; des bois de haute-futaie nous garantissaient

des vents de nord et de nord-est. Je traçai le plan de l'édifice : il devait avoir vingt-huit pieds de long sur dix-huit de large, et deux étages, l'un de six pieds de haut, et l'autre de sept. Les capitaines, et quelques-uns des principaux officiers devaient occuper l'étage supérieur; le reste était pour les officiers subalternes et les domestiques. J'avais ordonné la porte au milieu du frontispice, de cinq pieds de haut sur trois de large, et quatre fenêtres en haut, une dans la chambre de chaque capitaine; les deux autres aux deux extrémités, pour éclairer le passage et les petites chambres des officiers. Le faîte du toit ne devait être élevé que d'un pied au-dessus des murs, pour rendre l'écoulement des eaux plus facile, et pour tenir la maison plus chaude. Un poêle placé au milieu de l'édifice devait y répandre une égale chaleur. On abattit un grand nombre d'arbres; on les mit en œuvre; on scia des planches. Les murs furent composés de grosses poutres rangées l'une sur l'autre, avec de la mousse pour remplir les vides : elles furent clouées. En un mot, la maison se trouva élevée, couverte et presque achevée le premier jour de novembre. »

L'air était très-froid, quoique en comparaison des autres hivers, le commencement de cette saison n'eût pas été rigoureux : elle ne s'était déclarée à la fin de septembre que par des pluies entremêlées de gros flocons de neige, et par des gelées de nuit, qui ne répondaient point à ces terribles relations qui font l'effroi des lecteurs. Le 5 octobre, l'anse

eut beaucoup de glaces. Elle fut tout-à-fait prise le 8. On eut jusqu'au 30, tantôt de la gelée, tantôt un temps assez doux. Le 31, la rivière était prise entièrement, et les deux équipages commencèrent à juger des hivers de la baie d'Hudson. Le 2 novembre, on ne put se servir de l'encre qui gelait au coin du feu, et la bière qu'on avait réservée en bouteilles, se trouva gelée en masse solide, quoiqu'elle fût enveloppée d'étoupe, et tenue dans un lieu fort chaud. Le 6, on sentit un froid insupportable. Alors les équipages furent distribués dans les cabanes, et les officiers prirent possession de leur édifice. Il fut baptisé, à la manière des marins, sous le nom d'*Hôtel de Montaigu*. On crut devoir cet honneur au duc de ce nom, qui s'était vivement intéressé au succès de l'entreprise.

« Nous commençâmes, raconte Ellis, à prendre nos habillemens d'hiver. C'etait une robe de peau de castor, qui allait jusqu'aux talons, avec une fourrure en dedans, deux vestes dessous, un bonnet et des mitaines de la même peau, doublés de flanelle, une paire de bas esquimaux par-dessus les nôtres, c'est-à-dire, de peau et montant jusqu'au milieu de la cuisse, avec des souliers de peau d'élan préparée, dans lesquels nous portions encore deux ou trois paires de gros chaussons. Une paire de souliers à neige rendait cet habillement complet : ils ont environ cinq pieds de long sur un pied de large. C'est proprement la mode des Indiens du pays, qui l'ont communiquée aux Anglais; et rien n'est

effectivement plus propre à les garantir de la rigueur du climat. A l'exception d'un petit nombre de jours, nous pouvions tenir tête, avec cette défense, au plus grand froid de l'hiver.

« La chasse des lapins et des perdrix étant notre principale ressource, tout le monde s'employait à cet exercice. Pour celle des lapins, on coupa quantité d'arbrisseaux et de buissons dont on fit des haies de deux pieds de haut, en laissant de distance en distance de petits trous pour leur passage : on mit dans chaque trou un fil d'archal, dont le bout était attaché à l'extrémité d'une longue perche ; de sorte que le lapin qui se prenait dans le trou, ne commençait pas plus tôt à se débattre, que la perche s'élevait et le soutenait étranglé à deux ou trois pieds de terre. Cette méthode était d'un double avantage ; non-seulement elle nous fournissait beaucoup de gibier, mais elle le garantissait aussi de divers animaux qui nous l'auraient enlevé. »

Les fortes gelées avaient commencé avec le mois de novembre : elles continuèrent jusqu'à la fin du mois, avec cette différence qu'elles étaient plus ou moins vives, suivant les variations du vent. Le vent d'ouest ou du sud les rendait assez supportables ; mais elles devenaient terribles lorsqu'il tournait au nord-ouest ou au nord. Souvent elles étaient accompagnées d'une espèce de neige aussi menue que du sable, que le vent emportait en forme de nuée d'une plaine à l'autre. Il est dangereux de s'y trouver exposé, parce qu'elle est ordinairement

d'une épaisseur qui ne permet de rien voir à vingt pas. Elle ne laisse pas non plus la moindre trace de chemin. Cependant, Ellis avoue que cet énorme froid ne se fait sentir que quatre ou cinq jours par mois. C'est toujours au temps de la nouvelle et de la pleine lune, qui a généralement une forte influence sur le temps dans cette contrée. Les tempêtes y sont alors effroyables, surtout avec le vent du nord-ouest, qui règne assez ordinairement en été, mais presque sans cesse en hiver. Avec les autres vents, quoique les gelées soient aussi très-fortes, il fait souvent beau; et comme ils varient beaucoup, l'air est presque toujours assez tempéré pour la promenade et pour la chasse. Les équipages commencèrent vers la fin de décembre à tirer des deux vaisseaux diverses provisions dont ils avaient fait peu d'usage au commencement de l'hiver. Ils se servaient, pour les transporter sur de petits traîneaux, des chiens du pays, qui ressemblent assez à nos mâtins, mais qui n'aboient jamais, et qui ne font que gronder lorsqu'on les irrite. Ils sont naturellement dociles. Les Anglais, qui en tirent beaucoup d'utilité, les nourrissent comme leurs domestiques.

Les fatigues de l'hiver ne diminuant point l'attention des Anglais pour leur entreprise, ils tinrent, avant la fin de décembre, un grand conseil, où l'on proposa d'élever et de garnir d'un pont la chaloupe, pour l'employer à la découverte. Cette ouverture fut applaudie. Il parut même étonnant

que, dans les anciens voyages, on n'eût pas conçu qu'il était trop dangereux de faire, avec les vaisseaux, des recherches près de la côte, dans une mer orageuse, par des temps variables et des brouillards fort épais, entre des glaces, des terres entrecoupées, des îles, des rochers et des bancs de sable, sans connaître les ports, les marées, les courans, ni la direction des côtes. On s'exposait infiniment moins avec une petite embarcation qui pouvait raser partout la côte, du moins à peu de distance, et qui ne risquait rien à s'engager entre les rochers, ni à passer par les bancs de sable, où des vaisseaux d'une certaine profondeur étaient dans un péril continuel de se perdre. D'ailleurs, en supposant la chaloupe échouée, on était sûr de pouvoir la mettre à flot; et quand elle serait venue à périr, le vaisseau était toujours une retraite certaine pour l'équipage. Ellis assure que cette seule idée de connaître une ressource dans le besoin, augmenta le courage des Anglais, et leur donna même une espèce de témérité dans tous les dangers. La chaloupe devint si précieuse, qu'on résolut aussitôt de la tirer à terre, sur le bord de l'anse, et de bâtir au-dessus une cabane, qui fut couverte de voiles, avec un foyer au centre, pour la conserver en état de recevoir un pont au retour du printemps. Cette occupation dura sans relâche pendant trois ou quatre mois qu'on eut encore à passer dans les souffrances.

Le mois de mars donna successivement tous les

temps qui sont propres au pays dans le cours de l'année; c'est-à-dire, qu'on eut des jours tantôt extrêmement chauds, tantôt aussi froids qu'en hiver. La neige fondit partout où le soleil faisait tomber ses rayons, et vers la fin du mois l'herbe commençait à pousser dans les lieux exposés au sud. Insensiblement, les rivières et les plaines se couvrirent d'eau, et l'on craignit à la fin que les glaces se rompant tout d'un coup, l'anse même ne mît pas les vaisseaux bien à couvert. Ellis donne l'explication de ce danger. Lorsque les chaleurs devancent la saison dans les pays qui bordent la baie d'Hudson, les neiges fondent dans les parties méridionales; et les eaux, formant des torrens rapides, rompent les glaces avant qu'elles soient entièrement amollies. Ces flots s'écoulent jusqu'à ce qu'ils rencontrent quelque résistance qui soit capable de les arrêter; mais, s'accumulant bientôt, ils rompent tout obstacle par leur poids; ils inondent les terres voisines, ils emportent les arbres, les rivage même, et tout ce qui s'oppose à leur violence. C'est ce qu'on nomme un déluge, et ce qui rend fort dangereux pour un vaisseau tous les mouillages d'hiver qui ont un courant. Mais le mois d'avril s'annonça d'une manière qui délivra les Anglais de cette crainte. Le vent se mit peu à peu au nord-est, et leur amena, avec beaucoup de neige et de grêle, une assez forte gelée. Ensuite, l'air s'étant fort adouci le 18, ils eurent une pluie douce d'autant plus agréable qu'ils n'en avaient pas

eu depuis six mois. Les oiseaux du pays reparurent avec quantité d'autres de toutes les espèces communes dans les pays septentrionaux. Ellis ne nomme point celle qui passait souvent en volées nombreuses, « noirâtre, dit-il, et fort laide en apparence, mais qui compensait par son ramage le désagrément de sa figure. » Enfin, la chaleur arriva le 6 mai, et l'anse était déjà dégagée des glaces qui s'étaient perdues peu à peu, quoique la rivière fût encore prise.

La chaloupe, à laquelle on avait travaillé depuis l'adoucissement de l'air, était achevée. Elle fut mise à l'eau; et les deux équipages, concevant les plus grandes espérances des recherches qu'elle allait faciliter, lui donnèrent le nom de *la Résolution*. Le 16, les glaces de la rivière des Haies furent emportées par le courant. On mit aussitôt les deux vaisseaux en état de descendre la rivière avec le secours des hautes marées qui les garantirent des sables. Cependant ils furent arrêtés par d'autres obstacles jusqu'au 24 juin, qu'étant arrivés jusqu'à l'embouchure de la rivière, ils firent voile vers le nord; quantité de glaces dont ils furent accompagnés jusqu'au nord du cap Churchill, ne les empêchèrent point de passer avant le dernier jour du mois l'île de Centry, qui est par les 61° 40′ de latitude.

Ce fut le premier juillet que *la Résolution*, chargée de provisions nécessaires à dix hommes pour deux mois, fut employée à sa destination. Le capi-

taine Moore et Ellis s'y embarquèrent avec huit hommes pour visiter les ouvertures des côtes, après être convenus d'un rendez-vous à l'île de Marbre où leur vaisseau devait attendre. Ici, comme dans les autres courses de *la Résolution*, le journal change; et, pour éviter la confusion, cette différence nous oblige de faire parler Ellis.

« Nous prîmes, dit-il, vers la côte, où pendant la nuit nous amarrâmes aux glaces. Le lendemain, nous eûmes à traverser quantité de gros glaçons qui, joints au bas-fonds et aux rochers, rendaient le passage fort dangereux. Les Esquimaux des côtes, qui sont au nord des établissemens de la Compagnie, se montrèrent quelquefois en troupes de quarante ou cinquante, sur les hauteurs des îles, avec des signes par lesquels ils semblaient nous appeler; mais nos vues n'ayant point de rapport au commerce, nous nous avançâmes sans leur répondre jusqu'à l'île Knight, par les 62° 2', où nous passâmes la nuit à l'ancre. La haute marée y montait de dix pieds. Le 3, nous fîmes beaucoup d'efforts pour nous approcher de la côte occidentale où nous avions découvert une ouverture fort large. Le mauvais temps, et la grosseur des glaçons dont nous étions environnés de toutes parts, nous forcèrent de retourner à l'île Knight. La mer beaucoup plus calme et l'air plus serein nous laissèrent voir plusieurs îles le 5, telles que Biby, Merry, John, etc. qui sont remplies de rochers sans arbres et sans autre herbe qu'un peu de cochléaria avec quelques

plantes communes dans le Groënland et la Laponie. Ces îles, et généralement toutes celles de la côte, offrent des monceaux de pierres dont on ignore l'origine et l'usage, quoiqu'ils soient connus des navigateurs anglais depuis qu'ils visitent cette contrée.

Le 5, nous nous avançâmes au sud de l'île Biby, dans l'espoir d'entrer par l'ouverture où nous avions tenté inutilement d'approcher. Nous ne fûmes pas plus heureux. Des glaçons d'une immense étendue, que les flots y poussaient, et qu'ils en faisaient sortir alternativement, nous firent juger cette entreprise impossible. Après avoir poussé au nord jusqu'aux 62° 12', nous prîmes au nord-ouest; et, traversant quantité de bancs entre plusieurs îles fort basses, nous entrâmes dans la baie de Nevill, que nous reconnûmes pour la même où nous avions vainement tenté de passer du côté méridional de l'île Biby. Elle est couverte de cette île qui en est à cinq lieues au sud-est; elle est spacieuse, et nous nous convainquîmes qu'elle se termine par une rivière assez large qui descend de l'ouest. Le continent qui l'environne s'élève en pente douce, et n'offre que des rochers bas et unis couverts de mousse, avec peu de plantes.

« Le 8, nous entreprîmes de visiter la côte du Nord; mais en repassant les bancs de sable, nous fûmes jetés par la marée sur une chaîne de rochers, où nous crûmes notre perte inévitable. Dans cette dangereuse situation, nous dûmes notre salut aux

Esquimaux de cinq ou six canots, qui s'approchèrent de nous avec des côtes de baleines. Ils parurent fort touchés de notre malheur; et, loin d'en tirer le moindre avantage, ils nous rendirent d'importans services. Non-seulement ils ne s'éloignèrent point jusqu'à ce que la marée nous eût remis à flot; mais un vieillard qui paraissait connaître ces écueils, se mit devant nous avec son canot, et nous servit de guide sur tous les bas-fonds. Ainsi, tout ce qu'on lit du caractère de ces peuples, dans les relations françaises et dans quelques-unes des nôtres, ne s'accorde point avec le témoignage que nous sommes obligés de rendre à leur humanité.

« Nous n'eûmes pas moins d'admiration pour leur industrie. Au défaut de fer, leurs arcs, leurs flèches et leurs harpons sont garnis de dents, d'os ou de cornes d'animaux marins, dont ils se font même des haches, des couteaux et d'autres ustensiles. On aurait peine à se figurer avec quelle adresse ils savent tirer parti des matériaux si peu convenables à ces usages. Leurs aiguilles sont de la même matière; elles servent à coudre fort proprement leurs habits, qui ne diffèrent point de ceux des habitans de la baie d'Hudson. Cette ressemblance, et celle de leurs langues et de leurs usages, peut faire conclure qu'ils sont originairement d'une même nation; mais ceux dont je parle sont généralement plus industrieux, plus affables et mieux policés. Leurs femmes ne garnissent point leurs bottines de fanon de baleines comme celles des autres

maux. Les bonnets diffèrent aussi pour les u[illegible] [illegible]exes : ils sont composés d'une peau de queue b[illegible] [illegible]ffle, qui leur pend sur le visage et qui leur nn[illegible] [illegible] réellement un aspect terrible, mais qui leur d[illegible] [illegible]une extrême utilité contre diverses sortes de mouches dont ils ne peuvent se garantir autrement. Cette coiffure qu'on voit à leurs enfans même, pendant que leurs mères les portent sur le dos, donne l'air barbare aux plus doux et aux plus pacifiques de tous les humains. Lorsqu'ils se mettent en mer pour la pêche, ils emportent avec eux, dans leur canot, une vessie pleine d'huile dont ils boivent par intervalles, avec autant de délices que nos marins boivent de l'eau-de-vie. Nous avons quelquefois vu qu'après voir vidé leur vessie, ils la tiraient voluptueusement entre leurs lèvres. C'est apparemment l'expérience qui leur a fait reconnaître les effets salutaires de cette huile, dans un climat qui n'est jamais sans rigueur. On s'est persuadé en Europe que ces peuples vivent sous terre pendant l'hiver; mais c'est une tradition absolument fausse, et démentie par tous ceux qui ont visité leur pays. La plus grande partie n'est qu'une chaîne de rochers; et, quand le terrain de quelques vallées aurait assez de profondeur, il est constamment gelé, aussi dur que le rocher même, et peu propre par conséquent aux habitations souterraines.

« Après avoir reconnu que nous devions la vie aux Esquimaux, nous gouvernâmes vers l'est; et

le 9 juillet nous mouillâmes devant l'île des Morses, ainsi nommée de la multitude de ces animaux qu'on y rencontre toujours. Comme c'est la plus orientale de celles dont nous étions approchés, et la moins visitée des sauvages, parce qu'elle est la plus écartée de leurs routes, il ne faut pas chercher d'autre cause de ce prodigieux nombre de morses, qui s'assemblent dans un lieu si désert pour y faire leurs petits. La même raison, sans doute, y amène d'immenses volées d'oiseaux de mer.

Le 10, nous rasâmes la côte entre quantité de gros glaçons qui flottaient autour de nous, et nous arrivâmes à Whale-Cove par les 62° 30′ de latitude. Une baie, que nous découvrîmes à l'ouest, nous offrit plusieurs petites îles, d'où nous vîmes bientôt venir vers nous quelques sauvages. Nous observâmes que l'abondance de la pêche leur faisait choisir ordinairement les îles les plus désertes, pour y fixer leur demeure pendant l'été. Le capitaine ayant souhaité de descendre dans une des îles, je l'accompagnai avec deux hommes dans une petite chaloupe qui ne nous servait qu'à cet usage. A peine fûmes-nous à terre, que nous nous vîmes environnés d'une vingtaine d'Esquimaux, presque tous femmes ou enfans, qui se promenaient paisiblement sur la côte, pendant que les hommes étaient à la pêche. Le dessein du capitaine était de monter sur les hauteurs de l'île, pour y découvrir, de cette élévation, quelque nouvelle ouverture : les Esquimaux n'y mirent aucun obstacle ; mais après d'inutiles obser-

vations qui nous convainquirent pourtant que la marée de la baie venait de l'est, nous retournâmes à bord.

« Le 11, ayant remis à la voile, nous arrivâmes le même jour près d'une pointe, à 62° 47′ de latitude, d'où nous découvrîmes une large ouverture qui s'étendait vers l'ouest, et que je nommai la baie de Corbet. Cependant deux raisons nous ôtèrent l'envie d'y entrer : l'une, que la marée y venait de l'est, et l'autre, que le capitaine Moore crut voir le fond de la baie. Nous y fîmes quelque trafic avec les Esquimaux, qui sont ici fort nombreux, et nous recueillîmes quantité d'eau fraîche dans les cavités des rochers, où elle s'amasse par la fonte des neiges. Enfin nous retournâmes à nos vaisseaux, que nous trouvâmes le 13 à l'ancre, dans une assez bonne rade, entre l'île de Marbre et le continent. Pendant notre absence, Smith, capitaine de *la Californie*, avait entrepris de visiter la baie de Ranking, qui était à quatre lieues de leur mouillage vers l'ouest. Trente lieues qu'on y fit par différentes routes, apprirent non-seulement que cette ouverture se termine en baie, mais qu'elle est remplie de rochers et de bancs de sable. Le jour même de notre retour, les deux chaloupes furent envoyées à la découverte le long de la côte, entre le cap Jalabert, par les 64° 15′ de latitude, et le cap Fallerton, par les 64° 15′. »

Ellis étant rentré à bord, les deux vaisseaux levèrent l'ancre le 14, et la route fut dirigée vers le

nord. Tout le jour suivant, on eut à traverser des glaçons épais, qui, fermant enfin le passage, obligèrent les Anglais de s'amarrer aux plus gros. La mer fut libre le 16; mais on se vit bientôt arrêté par quantité de rochers et de sables, qui s'étendent fort loin en mer, et que la marée laisse à sec. Les glaces étant revenues le 18, on fut réduit à louvoyer avec beaucoup de difficulté, quoique avec l'apparence de retrouver plus facilement par cette voie les deux chaloupes, pour lesquelles on n'était pas sans inquiétudes. Les deux vaisseaux se séparèrent même pour le chercher.

Ellis s'approcha de terre dans la pinasse, par les 64° de latitude, sous un cap, auquel il donna le nom de cap Fry, à l'honneur du chevalier Fry, un des chefs du comité. Dans son passage il rencontra un grand nombre de baleines, qui se débattaient contre la côte; ce qui ne l'empêcha point de faire sonder la marée. Il trouva que le flux venait du nord, et qu'il montait sur la côte environ dix pieds. La côte est d'une pente douce; mais elle s'élève beaucoup. A quelque distance, les collines paraissaient rougeâtres et fort unies, mais absolument stériles. Dans les vallées, le terrain est noirâtre, et produit une herbe assez longue, mêlée de quelques plantes, dont les unes portent des fleurs jaunes, d'autres des fleurs bleues et rouges, surtout une sorte de vesce, qui croît en abondance sur le bord des étangs. Ellis remarqua aussi plusieurs lits de sable couverts d'une herbe de fort bon goût, qui ressemble à du mouron, et d'une

grande quantité de cochléaria, un peu différent pour la forme, et d'un goût plus piquant que le nôtre. Il vit aussi plusieurs troupes de bêtes fauves qui broutaient sur les collines. A son retour, il observa, dans le passage, que l'eau était extrêmement trouble, chargée de ce que les marins nomment pâture de baleines, et de petites parties d'une espèce de gelée noire, à peu près de la grosseur de nos plus fortes mouches. L'algue marine est ici d'une prodigieuse longueur. Ellis croit ces remarques d'autant plus singulières que, dans un climat si rigoureux, on voit peu de végétaux sur les côtes.

Lorsqu'il fut rentré à bord, on mit à la voile pour chercher les deux chaloupes, sans lesquelles on ne pouvait espérer de pousser plus loin les découvertes. La saison commençait à s'avancer; et depuis trois jours de séparation, les deux vaisseaux ne s'étaient pas encore rejoints. Cependant ils se rencontrèrent le lendemain. Le conseil, après une longue délibération, résolut alors que les chaloupes ne seraient attendues que jusqu'au 28, et que, dans l'intervalle, l'un des deux vaisseaux ferait route au sud jusqu'aux 64°, et l'autre au nord jusqu'aux 65. Entre diverses mesures qu'on prit pour retrouver les chaloupes, les pinasses des deux vaisseaux furent dépêchées, avec ordre d'élever au cap de Fry une perche, au pied de laquelle on enterrerait une lettre qui contiendrait des instructions, et d'amarrer à demi-lieue de la côte un gros tonneau dans l'endroit où l'on jugea que les cha-

loupes devaient passer. Ce tonneau portait aussi, sous un petit pavillon, une lettre où le cap Fry leur était donné pour rendez-vous.

Avec ces précautions, *le Dobbs* fit route au nord, et *la Californie* au sud. Ellis descendit à terre avec six hommes, par les 65° 5′, sur la côte occidentale du Wellcome, pour examiner la marée. Il trouva, dit-il, qu'elle venait encore du nord. Les terres diffèrent peu de celles du cap Fry, excepté qu'elles paraissent plus élevées. Il rencontra ici, comme sous ce cap, quantité de baleines noires : sur quoi il observe qu'on y pourrait établir une pêche d'autant plus avantageuse pour sa nation, que le Wellcome est moins embarrassé de glaces que le détroit de Davis ou les côtes du Spitzberg, et que l'eau y est moins profonde; « deux points, dit-il, d'une extrême importance, et reconnus tels par ceux qui connaissent la nature de cette pêche. » Il retourna le même jour à bord.

Le 26, *le Dobbs* ayant repris la route du cap Fry, eut la satisfaction d'y trouver *la Californie* avec les deux chaloupes, qu'elle avait rencontrées par les 64° 10′. Les officiers de ces deux chaloupes rapportèrent qu'à 64° de latitude, et 82 de longitude, ils avaient trouvé, le long de l'île de Marbre, une ouverture dont l'entrée avait trois ou quatre lieues de large; mais que s'y étant avancés l'espace de huit lieues, ils lui en avaient trouvé six ou sept de largeur; que jusque-là leur route avait été nord-nord-ouest à la boussole, et que de là il avait fallu tour-

ner plus à l'ouest; qu'ayant poussé dix lieues plus loin, ils avaient trouvé que ce bras de mer se rétrécissait jusqu'à quatre lieues; qu'ensuite ils avaient remarqué que les côtes recommençaient à s'ouvrir; mais qu'ils avaient perdu courage en voyant que l'eau, de salée, profonde et transparente qu'ils l'avaient eue jusqu'alors, avec des côtes escarpées et des courans fort rapides, devenait plus douce, plus trouble et moins profonde.

Ces lumières, quoique imparfaites, parurent fort importantes à Ellis. Gardons-nous de supprimer ses réflexions. « Il est très-vraisemblable, dit-il, que cette ouverture a de la communication avec quelque grand lac du continent, qui en a peut-être avec le grand Océan occidental. Une des circonstances que les officiers des chaloupes observèrent en montant, c'est que le courant du reflux était plus fort que celui de la Tamise, pendant dix heures des douze, quoique dans une eau de plusieurs lieues de large. Le flux survenant ensuite arrêtait tout-à-fait l'eau pour les deux dernières heures. En second lieu, quoiqu'on ne puisse assurer positivement qu'il se trouve un passage en cet endroit, je crois pouvoir dire, avec vérité, qu'aucune apparence n'y est contraire. Il est vrai que le changement de l'eau salée en eau douce paraît conclure, à la première vue, contre le passage; mais si par hasard cette eau n'avait été douce qu'à sa surface, cette conclusion aurait peu de force, puisqu'on était alors dans la saison des fontes des nei-

ges, dont les eaux découlaient de toutes les parties des terres; et que par conséquent il n'était pas plus étrange de trouver la surface de la mer adoucie, qu'il ne l'est de voir la même chose, après les mois pluvieux, dans la mer Baltique et sur les côtes occidentales d'Afrique. Enfin, quoiqu'il soit certain que le courant de la marée venant de l'ouest est une preuve directe et incontestable de la réalité d'un passage à quelque autre océan, il ne s'ensuit pas que le courant venant de l'est soit une preuve du contraire, puisqu'on sait que, dans le détroit de Magellan, les marées des deux océans se rencontrent de même. D'ailleurs, de fortes raisons font prévoir que la même chose doit arriver, si l'on parvient jamais à la découverte d'un passage au nord-ouest. »

Les deux vaisseaux se trouvaient si proches du détroit de Wager, qu'avec la certitude qu'on avait d'un autre côté que, dans le Wellcome, la marée ordinaire vient du nord, les deux capitaines se crurent obligés de faire toutes les recherches possibles sur ce détroit; c'est-à-dire, de vérifier si c'est en effet un détroit, ou si ce n'est qu'une rivière d'eau douce. Ils ne purent y entrer que le 29. Ce qu'on nomme *le détroit de Wager* est situé, par cette dernière observation, à 65° 33′ de latitude, et 88° de longitude de Londres. A son entrée il a, au nord, le cap de Montaigu, et sud, le cap de Dobbs: sa partie la plus étroite est à cinq lieues ouest de ce dernier cap, et n'a pas moins de cinq lieues de

large. Le courant de la marée y a toute l'impétuosité des eaux d'une écluse. Ellis assure que celui des hautes marées parcourt huit à neuf lieues dans une heure. « Quand nous fûmes arrivés, dit-il, à ce dangerenx endroit, nous ne fûmes plus maîtres de nos vaisseaux, et le courant fit faire quatre ou cinq tours à *la Californie*, malgré les efforts de l'équipage pour l'arrêter. On fut étonné de l'agitation de la mer; elle bouillonne, elle forme des tourbillons, avec autant d'écume qu'un amas de torrens rompus par quantité de rochers; ce qui ne paraît venir néanmoins que de ce que le canal est ici fort étroit, à proportion de la masse énorme d'eau qu'il reçoit. Quantité de gros glaçons venant du Wellcome y entrèrent avec nous, et quoique nous fussions déjà fort avancés, ils furent tantôt poussés bien loin devant nous, tantôt rejetés en arrière par l'action irrégulière des courans. Nous passâmes environ trois heures dans cette violente situation; mais ayant enfin passé l'anse Savage où le canal devient plus large et la marée plus rapide, nous nous y trouvâmes plus à l'aise. Cette anse est formée par une chaîne de petites îles qui s'étendent le long de la côte septentrionale. »

Le 30 juillet, on passa le Deer-Sound; ensuite on découvrit bientôt une retraite sûre pour les vaisseaux entre plusieurs îles fort élevées et remplies de rochers qui les peuvent mettre à couvert de tous les vents. Cet endroit fut nommé *le port de Douglas*, à l'honneur de deux actionnaires. On

y amarra les deux bâtimens sur quinze à dix-huit brasses d'eau; et dans un conseil on délibéra sur la manière la plus prompte de reconnaître avec certitude si le canal où l'on se trouvait était une rivière, un détroit ou une baie. La conclusion fut que les vaisseaux se retireraient au port de Douglas; et que dès le lendemain les deux chaloupes entreprendraient cette recherche. Cependant on résolut aussi que, pour ne pas retenir les vaisseaux plus long-temps qu'ils ne pouvaient l'être sans danger, ils feraient route pour l'Angleterre le 25 août, si les deux chaloupes n'étaient pas revenues pour ce terme.

Les capitaines se chargeant eux-mêmes de l'entreprise, mirent à la voile le 31 juillet, chacun dans la chaloupe de son vaisseau, accompagnés de quelques officiers et d'un nombre suffisant de matelots. C'est dans les termes d'Ellis qu'on présente une expédition à laquelle il eut la principale part.

« Nous tînmes avec un vent frais la route du nord-ouest à l'ouest, jusqu'à ce que la largeur du canal se trouvât diminuée de dix lieues à une. Alors vers le soir, nous fûmes alarmés par un bruit affreux qui ressemblait à celui d'une prodigieuse chute d'eau, sans aucune marque qui pût nous faire découvrir d'où il venait. On prit aussitôt le parti de jeter l'ancre et d'envoyer quelques hommes à terre. Je me mis du nombre. Mais en arrivant à la côte, nous la trouvâmes hérissée de rochers et fort escarpée. L'obscurité de la nuit, qui

nous la déroba presque aussitôt, nous força de retourner à bord. Cependant je puis dire qu'en peu d'instans nous eûmes le plus terrible spectacle qu'on puisse jamais s'imaginer. Des rochers immenses, qui semblaient brisés dans leurs masses, pendaient de toutes parts sur nos têtes. Dans plusieurs endroits, des cascades d'eau tombaient d'une crevasse à l'autre ; d'un autre côté, on apercevait des glaçons d'une grosseur et d'une longueur démesurées, rangés les uns à côté des autres comme les tuyaux de grandes orgues. Mais rien ne nous causa tant d'effroi que de gros morceaux de rocs brisés que nous vîmes à nos pieds, et qui, détachés de leurs sommets par la force du froid, avaient roulé jusqu'à nous avec une violence inexprimable.

« Nous passâmes la nuit dans un mortelle inquiétude; et dès la pointe du jour nous retournâmes promptement à terre où nous ne fûmes pas long-temps sans découvrir que le bruit que nous n'avions pas cessé d'entendre avait été causé par la force de la marée qui se trouvait arrêtée dans un passage fort étroit. La masse d'eau était prodigieuse et sa rapidité surprenante. Quoique nous fussions à cent cinquante lieues de l'entrée du canal, les eaux étaient transparentes et fort salées. La marée montait ordinairement de quatorze pieds et demi; et dans la pleine et la nouvelle lune, la haute marée était à six heures. Nous vîmes distinctement que le canal s'ouvrait de cinq à six lieues derrière

la cataracte, et s'étendait de plusieurs lieues à l'ouest. Ce fut alors que nous conçûmes de grandes espérances pour le passage. La première difficulté était de passer la cataracte; mais l'ayant tenté, nous y trouvâmes moins de danger qu'on ne se l'était imaginé. J'en voulus courir les premiers risques, et je la passai dans un petit canot pendant sa plus grande force. Bientôt nous fûmes assurés qu'on pouvait la passer sans péril. A demi-flux, les eaux inférieures étaient de niveau avec les supérieures, comme à demi-reflux; celles d'en haut l'étaient avec celles du dessous; et dans ces deux positions le passage était facile.

« Nous vîmes paraître ici trois Indiens qui nous abordèrent avec leurs canots, et dont les usages ne différaient point de ceux des autres; mais leur taille était beaucoup moins haute, et nous remarquâmes avec étonnement, qu'à mesure que nous avancions vers le nord, tout diminuait en grandeur. Les arbres mêmes ne devinrent à la fin que des arbrisseaux. Enfin, au-delà des 67° de latitude, nous ne vîmes plus de vestiges d'hommes. Ces Esquimaux nous parurent un peu timides, et nous étions vraisemblablement les premiers Européens qu'ils eussent vus; mais, encouragés par nos caresses, ils entrèrent en commerce avec nous. On leur fit entendre que nous avions besoin de gibier qu'ils appellent *tekto* dans leur langue : ils retournèrent promptement à la côte, d'où nous les vîmes revenir avec une bonne provision de diverses sortes

de viandes séchées au feu, et quelques pièces fraîches de chair de bison. Nous eûmes à bon marché tout ce qu'ils avaient apporté.

« Le second jour d'août, nous passâmes la cataracte au-dessus de laquelle la marée ne montait que de quatre pieds. Les deux côtés étaient fort escarpés, et nous ne trouvâmes point de fond avec une sonde de cent quarante brasses. On vit des baleines blanches et des morses. Mais nos gens n'en furent pas moins découragés par le goût de l'eau qui était presque douce. Pour moi, toujours persuadé que cette douceur n'était qu'à la surface, j'entrepris d'en convaincre tout le monde par une expérience fort simple. Une bouteille que je fis boucher soigneusement fut plongée à la profondeur de trente brasses, où le plongeur ayant arraché le bouchon, elle se remplit d'eau que nous trouvâmes aussi salée que celle de l'océan Atlantique, et nos espérances se ranimèrent. Mais ces flatteuses idées durèrent peu. Le 3, vers la nuit, les eaux tombèrent si subitement, que pour découvrir le lendemain la cause de cette étrange aventure, nous prîmes le parti de mouiller. A peine fut-il jour, qu'étant descendus à terre, nous montâmes sur des hauteurs qui n'étaient pas éloignées de la côte, et nous découvrîmes avec beaucoup de regret que ce prétendu détroit était terminé par deux petites rivières qui n'étaient pas même navigables, dont l'une venait d'un grand lac situé au sud-ouest, à quelques lieues de nous.

Ainsi toutes nos espérances s'évanouirent à la fois; et notre seule consolation fut d'avoir levé tous les doutes sur la nature d'un golfe qui pouvait éterniser les disputes.

« Pendant vingt-quatre heures que nous passâmes sur cette plage, il nous vint plusieurs canots remplis d'Indiens qui nous apportèrent de la chair de bison et de saumon séchée. Nous achetâmes avec ces provisions plusieurs de leurs habits et de leurs arcs. Mais en vain nous efforçâmes-nous par nos signes de tirer d'eux quelque instruction sur la mine de cuivre et sur l'existence d'un autre océan du côté de l'ouest. Je leur traçai un dessin de la côte, auquel ils ne comprirent rien, non plus qu'à nos questions. Il y avait entre eux un homme d'assez bonne mine qui, sans être différemment vêtu, paraissait d'une nation différente, jusqu'à nous faire juger que les autres ne l'avaient amené que pour lui donner la satisfaction de nous voir. Moore s'imagina que ce pouvait être quelque prisonnier tombé entre les mains de ces sauvages; et faisant réflexion à l'envie extrême qu'ils marquaient de nous vendre tout ce qu'ils avaient apporté, il se flatta de pouvoir acheter cet homme, dans l'espérance d'en tirer quelques lumières qui auraient pu nous conduire plus loin. On leur offrit quantité de marchandises, avec des signes qu'ils parurent entendre; mais ils s'obstinèrent à rejeter tous nos offres. Nos barques levèrent l'ancre le 4, pour retourner vers les deux vaisseaux. Un vent très-im-

pétueux nous fit perdre un homme qui fut emporté d'un coup de voile; mais nous repassâmes heureusement la cataracte, et le 7, nous rejoignîmes nos bâtimens. »

Dans le chagrin d'être revenu sans succès, Thompson, chirurgien du *Dobbs*, insinua au conseil des doutes qui semblèrent mériter de l'attention. Le temps ayant été fort couvert et la mer très-haute, pendant que les deux barques, à leur retour, passaient assez loin de la côte du nord, était-il impossible qu'on eût passé devant quelque ouverture, sans l'avoir remarquée, surtout sur une côte fort élevée, et dont les montagnes sont même doubles en plusieurs endroits, et séparées par de grands intervalles? Ellis ne combattit point cette idée. « Cependant, dit-il, j'étais agité par des motifs différens, qui étaient plutôt les marées extrêmement hautes que nous avions observées; car la marée, au port de Douglas, montait de seize pieds et demi perpendiculaires, tandis que, suivant le témoignage de Middleton, elle ne montait que de dix pieds au Deer-Sound, quoique situé de huit ou dix lieues plus près du Wellcome. D'ailleurs le temps des hautes eaux arrivant plus tôt à la cataracte, quoique plus avancée de quatre-vingt-dix lieues vers l'ouest, j'avais peine à concilier ces circonstances, sans supposer à cet endroit quelque communication avec un autre océan. Ainsi, mes propres réflexions eurent plus de force que les doutes du chirurgien, pour me faire prendre parti

en sa faveur. Nous joignîmes nos argumens au conseil. Les contestations furent vives, et finirent par la résolution de renvoyer une des chaloupes pour visiter de plus près la côte du nord. Ce fut *la Résolution*, c'est-à-dire, celle du Dobbs, que le conseil chargea de cette recherche.

« Dans la même séance, ajoute Ellis, je fis valoir quantité de fortes raisons pour établir qu'il devait se trouver du côté du nord, dans une baie que Middleton a nommée *Repulse-Bay*, un passage à quelque autre océan. J'observai, par exemple, qu'à mesure qu'on avançait vers le nord, les marées étaient toujours plus hautes, et qu'elles arrivaient toujours plus tôt; que de même, la salure et la transparence de l'eau semblaient augmenter dans le Wellcome; de sorte qu'on voyait le fond de la mer à la profondeur de douze à quatorze brasses; que sans cesse on rencontrait une prodigieuse quantité de baleines sur les côtes; et qu'on y avait souvent remarqué que les vents de nord-ouest y causaient les plus hautes marées. De toutes ces preuves, je conclus que l'un de nos deux vaisseaux devait partir incessamment pour la recherche de ce passage, tandis que l'autre continuerait la sienne, et dans le parage où nous étions, et vers le sud, où l'on n'avait point encore pénétré. Mais plusieurs membres du conseil s'étant vivement opposés à ma proposition, elle fut rejetée à la pluralité des voix. »

Le 13, Ellis, Thompson et le premier contre-

maître partirent dans *la Résolution*, pour chercher des ouvertures sur la côte du nord. Ils rencontrèrent, dans leur passage, quantité de baleines noires, et surtout un prodigieux nombre de morses. Vers minuit, se trouvant comme enfermés entre la côte et les îles qui la couvraient, ils jetèrent la sonde, qui ne leur donna que la profondeur de trente brasses. La diminution de l'eau, qui continuait toujours, les fit mouiller sous une île. Le 14, ils allèrent à terre, où montant sur les hauteurs, ils découvrirent une ouverture qui s'étendait de plusieurs lieues au sud-ouest; mais ils reconnurent en même temps que plusieurs lits de pierre qui la traversaient d'une rive à l'autre, et qui se montraient même en marée basse, ne leur permettaient pas d'avancer beaucoup plus loin. Au nord de cette ouverture, ils en virent une autre qui se terminait de même, à trois lieues de son embouchure. Rien ne s'offrant au-delà, ils retournèrent le même jour à bord.

La saison n'était pas si avancée qu'elle ne laissât le temps de tenter encore quelques recherches. On prit unanimement la résolution suivante, qui mérite d'être rapportée dans les termes du conseil, parce qu'au jugement d'Ellis elle contient plusieurs faits évidens et décisifs, qui prouvent la réalité du passage.

« Au conseil tenu à bord du *Dobbs*, dans le port de Douglas, le 14 août 1747. Après avoir fait d'exactes recherches sur l'ouverture appelée com-

munément *rivière* ou *détroit de Wager*, nous déclarons l'avoir trouvée entièrement bouchée de toutes parts, et sans communication avec aucun autre endroit que le Wellcome; et nous avons jugé, par les marées extraordinaires, par l'étendue considérable, la profondeur et la salure de ses eaux, même à cinquante lieues de son embouchure, qu'elle doit être un bras du Wellcome. D'un autre côté, ayant trouvé que la marée monte extraordinairement sur la côte occidentale du Wellcome, principalement ici; ne sachant point encore d'où ces grandes eaux y arrivent, excepté que dans tous les parages où nous avons observé la marée, nous avons trouvé qu'elle suit le cours de la côte en venant du nord, et que les eaux les plus hautes sont causées par les vents de nord-ouest; voulant néanmoins savoir d'où elle vient, et jugeant que la connaissance de sa direction sur la côte orientale du Wellcome pourrait nous fournir quelques lumières, nous avons résolu de poursuivre nos recherches, autant que les vents et le temps nous le permettront, sur la côte opposée, de même qu'à Cary Swan's nest, et partout ailleurs où nous pourrons espérer quelque lumière pour la découverte d'un passage nord-ouest. En foi de quoi, chacun de nous a signé son nom. »

Le 15 août, l'ancre fut levée, et les deux vaisseaux sortirent du port de Douglas. En entrant dans le Wager, ils rencontrèrent, dans sa partie la plus étroite, une marée très-violente, qui les y

nçu de si grandes espérances dans toute l'Eu-
pe, et surtout dans les pays maritimes, où l'on
nnaît mieux qu'ailleurs la nature et l'importance
ces entreprises. En regrettant qu'elle n'ait pas
plus de succès, Ellis se console par l'idée qu'elle
est pas tout-à-fait infructueuse. « Si nous n'avons
s trouvé de passage au nord-ouest, il est certain,
-il, que, loin d'en avoir découvert l'impossi-
..., ni rien qui combatte la réalité de son exi-
nce, nous avons rapporté en sa faveur des preuves
ndées sur l'évidence, telles du moins qu'on peut
iger dans une recherche de cette nature, c'est-
ire, sur des faits incontestables et sur des expé-
es bien constatées, qui viennent concurrem-
à l'appui de la possibilité. »

On ne s'arrêtera point à suivre les deux vaisseaux dans leur retour par une route connue, qui ne peut plus offrir que des observations et des événemens ordinaires. Il suffit de remarquer qu'ils arrivèrent dans la rade d'Yarmouth le 14 octobre 1747, après un voyage de quatorze mois et dix-sept jours.

C'est un fait reconnu, sans exception, que dans tous les pays de peu d'étendue, soit îles ou presqu'îles, il ne se trouve jamais de gros arbres, et qu'on n'y voit que des bois taillis ou des arbrisseaux.

Ellis, après avoir longuement disserté pour démontrer que le passage existe, ajoute qu'il y a plusieurs passages différens qui communiquent les uns

cher notre vaisseau, et que nous ne pouvions, sans une folle témérité, nous arrêter sur cette côte affreuse, où nous n'avions pas vu la moindre trace d'hommes ni d'animaux, pas le moindre asile, ni même une goutte d'eau douce. On se laissa persuader. Je fis remettre aussitôt en mer, pour écarter les tristes réflexions sur les dangers qui nous menaçaient. Le vent ne fit qu'augmenter; et la mer étant fort haute, nous prîmes tant d'eau, qu'il fallut travailler sans relâche à vider la chaloupe. Nous fîmes environ douze lieues dans cet état. Enfin nous aperçûmes les deux vaisseaux, et nos travaux redoublèrent pour nous rendre à bord. Un moment plus tard, nous perdions toute espérance; à peine fûmes-nous arrivés, que le vent ayant pris une nouvelle force, la mer s'éleva aux nues, et l'air devint si sombre, qu'on ne découvrait ni les vaisseaux ni la côte. Cet orage, qui venait du sud, nous arrêta dans le Wellcome jusqu'au 19; mais le vent ayant changé, nous mîmes à la voile aussitôt, pour faire route vert le sud. Il continua de nous favoriser jusqu'au 21. Cependant nous passâmes à peu de distance de Cary Swan's-nest, sans en examiner les marées; observation néanmoins qu'on avait jugée nécessaire au dernier conseil. A la vue du beau temps, qui semblait promettre quelque durée, on assembla le conseil à bord de *la Californie*, où l'on se détermina sur-le-champ à reprendre la route d'Angleterre. »

Telle fut la fin d'une expédition dont on avait

à la preuve du passage ; mais elle y venait de l'est ; ce qui ne prouve rien néanmoins contre lui, puisqu'on lit, dans la relation de Narborough, que la marée, venant de l'est, monte à la moitié du détroit de Magellan, où elle rencontre une autre marée qui vient de l'ouest ou de la mer Pacifique.

Un second endroit où l'on peut espérer de découvrir le passage est Repulse-Bay. Les raisons qui doivent entretenir cette espérance sont aussi la profondeur, la salure et la transparence de l'eau, jointes à la hauteur des marées qui viennent de ce parage. Ellis, toujours renfermé dans les bornes qu'il s'impose, regarde la baie d'Hudson comme un labyrinthe où l'on entre par le détroit du même nom. Ce qu'on y cherche, dit-il, est une issue de l'autre côté. On se flatte du succès en allant comme à tâtons d'un essai à l'autre ; méthode extrêmement pénible, et qui demande une patience infatigable. Cependant si l'on erre dans ce labyrinthe, ce n'est pas sans guide : la marée, comme un autre fil d'Ariane, semble y conduire un voyageur par tous les degrés, et doit l'en faire sortir. Or, comme elle monte considérablement dans le Repulse-Bay, et qu'elle y entre du côté du nord, on a toutes les raisons du monde d'y tenter de nouvelles recherches.

Enfin le zélé Anglais concluait par ce raisonnement, qui lui paraît décisif. Depuis une longue suite d'années qu'on se flatte de trouver un passage au nord-ouest, et qu'on a fait quantité d'expédi-

tions pour le chercher, on n'est pas encore parvenu à le découvrir ; mais jusqu'à présent on n'a fait aucune découverte qui puisse combattre avec quelque force les argumens par lesquels on en prouve la réalité ; et toutes les connaissances qu'on s'est procurées par tant d'entreprises, servent au contraire à la confirmer.

Le voyage du capitaine Phips au pôle, en 1773, ne réussit pas mieux que les autres. Laissons parler l'auteur.

« La découverte d'un passage au nord-est n'occupait plus les navigateurs, et l'on ne pensait point à acquérir des lumières sur ce point de géographie, très-important par ses conséquences pour un peuple maritime et commerçant ; depuis 1615, on avait cessé toutes les recherches sur cet objet, lorsqu'en 1773 le comte de Sandwich, en conséquence d'une demande que lui avait adressée la Société royale de Londres, présenta au roi le projet d'une expédition dont le but était d'examiner jusqu'où la navigation vers le pôle boréal était praticable ; sa majesté voulut bien ordonner qu'on l'entreprît sur-le-champ, et elle accorda tous les encouragemens et tous les secours qui pouvaient en assurer le succès.

« Dès que j'entendis parler de cette résolution, j'offris mes services à l'amirauté, et on me fit l'honneur de me charger de la conduite de cette entreprise. Ce voyage demandant un soin particulier dans le choix et l'équipement des vaisseaux, on désigna *le Race-horse* et *la Carcasse*, comme étant les plus

s et par conséquent les plus propres pour les ɩers où il fallait naviguer. Comme il était probable cette expédition ne pourrait pas s'achever sans rencontrer beaucoup de glaces, il fallut les renforcer et y faire d'autres préparations; on les remit donc sur le chantier. L'équipage du *Race-horse* fut fixé à quatre-vingt-dix hommes; on nomma une plus grande quantité d'officiers, et on enregistra des hommes faits à la place des mousses qu'on embarque ordinairement.

« On me permit de recommander à l'amirauté les officiers que j'aurais envie de prendre avec moi; et pendant le voyage, j'ai eu le bonheur de reconnaître, par les grands secours que m'ont procurés leur expérience et leurs lumières, que je ne m'étais pas trompé dans la bonne opinion que j'avais conçue d'eux. Deux maîtres de bâtimens groënlandais furent employés comme pilotes dans chaque vaisseau. Le *Race-horse* embarqua de nouvelles pompes doubles, qui furent trouvées très-bonnes. Nous nous sommes servis aussi, avec le plus grand succès, de l'appareil du docteur Irving pour dessaler l'eau de la mer. Chaque bâtiment reçut un surcroît de liqueurs fortes, et on laissa à la discrétion des commandans le soin de distribuer ce surplus, lorsque des fatigues extraordinaires ou la rigueur du temps le rendraient nécessaire. On embarqua d'ailleurs sur chacun des bâtimens du vin pour en servir aux malades. Nous prîmes à bord de gros habits de rechange, pour en donner aux matelots

lorsque nous serions arrivés dans ces latitudes avancées, où les premiers navigateurs nous avaient appris que nous éprouverions un froid excessif. L'amirauté prévit que l'un des vaisseaux, et peut-être les deux, seraient sacrifiés dans ce voyage; c'est pourquoi on donna au *Race-horse* et à *la Carcasse* un assez grand nombre de canots, et d'une grandeur assez considérable, pour qu'à tout événement les équipages pussent se sauver. En un mot, on nous accorda tout ce qui pouvait servir au succès de l'expédition, et contribuer à la sûreté, à la santé et au bien-être de ceux qui l'entreprenaient.

« Le Bureau des longitudes engagea M. Israel Lyons à s'embarquer avec nous, pour faire des observations astronomiques, et lui fournit tous les instrumens nécessaires pour les observations et les expériences. La Société royale eut la bonté de me donner des instructions sur les recherches que j'aurais occasion de faire sur la physique. Indépendamment des lumières que je dois à ces corps savans, plusieurs particuliers ont bien voulu me communiquer leurs idées; et c'est avec plaisir que je cite ici M. d'Alembert. Il m'a envoyé un petit mémoire qui, pour la précision, l'élégance, le choix des objets intéressans qu'il me recommandait d'examiner, aurait fait honneur à tout écrivain dont la réputation ne serait pas déjà établie sur des fondemens aussi solides que celle de ce savant philosophe. J'ai reçu d'amples instructions de M. Banks pour les objets d'histoire naturelle, et c'est à l'aide

ses lumières que j'ai décrit les productions du itzberg. C'est un plaisir pour moi de pouvoir, à tte occasion, m'honorer de l'amitié qui m'attache puis si long-temps à lui. »

Ici commence le journal nautique de Phips, dont la sécheresse rebuterait tous les lecteurs, et qui ne contient d'ailleurs rien de remarquable. Il s'avança jusqu'au 80e degré, et c'est vers cette latitude qu'il lui arriva la même chose qu'à Heemskerck : son vaisseau fut surpris par les glaces, et resta long-temps dans cette situation. Il faut l'entendre lui-même.

« Le 30 juillet, le temps était entièrement calme et d'une clarté remarquable. Je découvris beaucoup de glace au nord-est parmi les îles ; mais il y avait aussi une eau profonde entre les glaçons, ce qui me fit espérer que lorsqu'il s'éleverait une brise, je pourrais percer au nord par ce côté.

« Nous avançâmes un peu au nord et à l'est. A midi, suivant une observation, nous étions par les 80° 31′ de latitude ; à trois heures de l'après midi, nous étions à 18° 48′ de longitude est, parmi les îles et dans les glaces, sans apparence de trouver une ouverture. Entre onze heures du soir et minuit, j'envoyai le maître dans un canot au milieu des glaces, pour voir si *la Carcasse* pourrait les traverser, et si *le Race-horse*, en forçant de voiles, viendrait enfin à bout de s'ouvrir plus loin un passage. Je lui ordonnai en même temps, s'il pouvait gagner la côte, de gravir sur les montagnes, afin

de découvrir si l'on apercevait les extrémités de la glace à l'est et au nord. A cinq heures du matin, la glace nous environnant de toutes parts, nous mîmes dehors nos ancres à glace, et nous amarrâmes le long d'une des grandes masses. Le maître revint entre sept et huit heures, accompagné du capitaine Lutwidge qui l'avait joint à terre. Ils avaient monté tous deux sur une haute montagne, d'où leur vue s'étendait à l'est et au nord-est l'espace de dix ou douze lieues, sur une plaine continue de glace unie, et qui n'avait d'autres bornes que celles de l'horizon : ils découvrirent une terre qui s'étendait au sud-est, et qui est marquée dans les cartes hollandaises, sous la forme de plusieurs îles; ils remarquèrent que la grande masse de glace que nous avions côtoyée de l'ouest à l'est, était jointe à ces îles, et que de là elle touchait à ce qu'on appelle *la terre nord-est*. La glace avait gagné de l'étendue et de la solidité pendant leur voyage; en revenant, ils furent obligés souvent de traîner leurs canots sur cette glace pour arriver à d'autres ouvertures. Le temps était d'une sérénité et d'une douceur extrêmes; il est rare de voir un ciel aussi clair. La scène qui s'offrait à nos yeux était très-pittoresque : les deux vaisseaux se trouvaient en calme dans une grande baie : on apercevait, entre les îles qui la formaient, trois ouvertures et quelques courans d'eau. Cette baie était partout entourée de glace, aussi loin que pouvait s'étendre la vue; il n'y avait pas un souffle d'air; la mer était

parfaitement unie; la glace était couverte de neige, basse, et partout égale, si l'on en excepte un petit nombre de morceaux brisés près des bords; les mares d'eau qu'on découvrait au milieu de ces gros morceaux de glace, étaient recouvertes aussi d'une glace plus légère et plus récente.

« Le 31, à neuf heures du matin, ayant une petite brise de l'est, nous poussâmes au large, pour forcer le passage au travers la glace. A midi, cette glace était si dure et si bien fermée, que, ne pouvant continuer notre route, nous amarrâmes une seconde fois sur la glace. *La Carcasse* nous suivit, et fut arrêtée par la même masse que nous. Cette glace avait plus de vingt-quatre pieds d'épaisseur à une extrémité, et vingt-un pieds à l'autre. Nous eûmes calme la plus grande partie du jour; le temps fut très-beau; la glace, qui s'étendait et s'affermissait de plus en plus, entourait de tous côtés les deux bâtimens. On ne découvrit d'ouverture nulle part, excepté un trou d'environ un mille et demi de large. Nous complétâmes nos provisions d'eau : l'équipage joua et s'amusa tout le jour sur la glace. Les pilotes se trouvant beaucoup plus au nord qu'ils n'avaient jamais été, et la saison s'avançant, ils commencèrent à s'alarmer sur notre situation.

« Le premier août, la glace faisait sans cesse des progrès; il ne restait pas alors la plus petite ouverture. *Le Race-horse* et *la Carcasse* étaient à moins de deux longueurs de vaisseaux l'un de l'autre,

matin, pour couper un passage à travers la glace, et touer les deux vaisseaux à l'ouest à travers les deux petites ouvertures. Nous trouvâmes que la glace était très-profonde, et nous en sciâmes quelquefois des pièces qui avaient douze pieds d'épaisseur. Ce travail dura tout le jour, mais sans aucun succès; malgré tous nos efforts, nous ne remorquâmes pas les bâtimens à plus de neuf cents pieds à l'ouest à travers la glace, et en même temps un courant les avait fait dériver fort loin au nord-est et à l'est, ainsi que la masse de glace à laquelle ils étaient pris : ce même courant avait d'ailleurs chassé de l'ouest, entre les îles, les glaces flottantes; elles y étaient entassées et aussi fermes que la grande masse.

« Le 4, calme plat jusqu'au soir, lorsque nous conçûmes quelque espérance d'un petit vent qui s'éleva à l'est; mais il ne dura pas long-temps, et il ne nous fut d'aucun avantage. Le vent était alors au nord-ouest avec une brume très-épaisse, le vaisseau chassait à l'est. Les pilotes semblaient craindre que la glace ne s'étendît très-loin au sud et à l'ouest.

« Le 5, comme il devenait à chaque instant moins probable que l'on pût dégager les vaisseaux, et que la saison était déjà fort avancée, il fallait se hâter de prendre une résolution sur les moyens qu'on emploierait pour sauver les équipages. La position des bâtimens nous empêchait de découvrir quel était l'état de la glace à l'ouest; ce qui devait

en grande partie influer sur le parti qui nous restait à prendre. J'envoyai un officier et deux pilotes sur une île qui était à environ deux milles, et que j'ai appelée dans les cartes *île de Walden*; je les chargeai d'examiner attentivement si la mer était ouverte de quelque côté.

Le 6, M. Walden et les deux pilotes revinrent le matin, et rapportèrent que la glace, quoique fermée entièrement tout autour de nous, était ouverte à l'ouest le long de la pointe par où nous étions venus. Ils ajoutèrent que, lorsqu'ils étaient sur l'île, ils avaient eu un vent très-frais de l'est, quoique nous eussions eu presque calme tout le jour, à l'endroit où étaient les vaisseaux. Cette circonstance affaiblit considérablement les espérances que nous avions conçues jusqu'alors, de pouvoir sortir de la baie au premier vent d'est. Nous étions dans une cruelle alternative; fallait-il attendre patiemment qu'un bon vent poussât les vaisseaux en pleine mer, ou bien fallait-il sauver nos équipages dans les canots? *Le Race horse* et *la Carcasse* avaient dérivé jusque dans un bas fond, où nous n'avions que quatorze brasses d'eau. Si la glace qui s'était attachée aux vaisseaux venait à prendre fond, ils étaient infailliblement perdus, et il est probable qu'ils auraient chaviré. Nous ne devions pas abandonner trop précipitamment l'espoir de les dégager. Comme nous n'avions point de havre ni de port pour les y retirer, si on les laissait pendant l'hiver dans l'endroit où ils se trouvaient, il n'y

avait point d'apparence qu'ils pussent encore servir au printemps. Nous avions trop peu de provisions pour essayer de passer l'hiver dans ces régions; en supposant, ce qui nous semblait impossible, que nous pussions nous réfugier sur les rochers les plus proches, et y dresser des huttes ou cabanes, nous étions dans des parages qui ne sont pas fréquentés par les navigateurs; les mêmes difficultés, par conséquent, subsisteraient toujours l'année suivante, sans avoir les mêmes ressources; le reste des équipages, suivant toute apparence, serait malade à cette époque; nous n'aurions plus de provisions; la mer ne serait pas si ouverte, parce que le temps avait certainement été plus clair cette année qu'il ne l'est ordinairement. En effet, nous ne pouvions pas espérer que, même avec toutes les commodités possibles, une grande partie de nos gens pût survivre aux maux que nous aurions à souffrir dans un pareil hiver; d'où l'on peut juger du peu d'espoir qui nous restait dans l'état où nous nous trouvions. D'un autre côté, l'entreprise de traîner les canots à une si grande distance sur la glace, et d'y embarquer les deux équipages, ne présentait pas des difficultés moins effrayantes; et en restant plus long-temps dans cet endroit, nous nous exposions à y être bientôt surpris par le mauvais temps qui s'approchait. Le temps du séjour des Hollandais, dans ces mers, n'est pas fixe : si les ports ne sont point embarrassés de glaces, ils y restent jusqu'au commencement de septembre;

mais lorsque les glaces commencent à flotter, ils les quittent aussitôt. J'assemblai les officiers des deux équipages, et je les informai du dessein où j'étais de préparer les chaloupes pour nous sauver. Je les fis mettre dehors ainsi que les canots, et nous prîmes toutes les précautions qui dépendaient de nous pour les renforcer et les rendre plus solides. Ces préparatifs devaient prendre quelques jours. L'eau diminuant, et les vaisseaux dérivant fort vite au nord-est vers les rochers, je fis faire des sacs de toile où chacun pût mettre du pain, en cas que nous fussions obligés de nous sauver tout à coup dans les chaloupes. J'envoyai aussi un matelot au nord, et *la Carcasse* en envoya un autre à l'est, afin qu'en sondant partout où ils trouveraient des crevasses dans la glace, nous fussions avertis du danger avant que les vaisseaux, ou la glace à laquelle ils étaient attachés, prissent fond. Dans ces cas, quelques minutes auraient suffi pour les mettre en pièces ou les couler à fond. Le temps était mauvais; la plus grande partie du jour fut brumeuse et un peu froide.

« Le 5, le matin, je descendis sur la glace avec la chaloupe à laquelle on avait mis des patins; elle glissait plus aisément que je ne l'aurais imaginé, et on la traîna l'espace d'environ deux milles. Nous retournâmes ensuite à bord pour dîner. Trouvant que la glace était un peu plus ouverte près des vaisseaux, je voulus tenter de la faire marcher. Le vent soufflait, mais faiblement. Nous mîmes les

voiles dehors, et nous fîmes environ un mille à l'ouest. Ils remuaient, il est vrai, mais très-lentement, et ils n'étaient pas beaucoup plus loin à l'ouest qu'auparavant. Cependant je fis mettre toutes les voiles dehors, afin de forcer le passage si la glace venait à se rompre. Malgré les fatigues et les peines qu'essuyèrent les équipages en traînant la chaloupe, ils se comportèrent très-bien et sans murmurer; les matelots semblaient contens de quitter les vaisseaux; cette idée ne les épouvantait plus, et ils avaient une entière confiance en leurs officiers. En faisant tous les efforts imaginables, les chaloupes ne pouvaient pas arriver au bord de l'eau avant le 14; et si, à cette époque, les vaisseaux n'avaient point changé de position, j'aurais été blâmable de rester plus long-temps à bord. En attendant, je résolus de conduire les deux entreprises à la fois, de traîner sans cesse les chaloupes, sans omettre aucune occasion d'ouvrir un passage au vaisseau à travers les glaces.

Le 8, à quatre heures et demie du matin, je chargeai deux pilotes et trois matelots d'aller examiner l'état de la glace à l'ouest, et juger s'il y avait encore quelque espérance de dégager les vaisseaux. Ils revinrent à neuf heures m'annoncer qu'elle était solide et très-dure, et comme partagée en grandes plaines. Entre neuf et dix, je quittai le vaisseau avec l'équipage qui allait traîner la chaloupe : on la tira l'espace de plus de trois milles. Le temps étant brumeux, et nos gens ayant beau-

coup travaillé, je crus qu'il était à propos de retourner à bord entre six et sept heures du soir. Sur ces entrefaites, les vaisseaux avaient été entraînés à quelques toises avec la glace à laquelle ils étaient pris, et la masse s'était un peu rompue. A l'ouest, il y eut la nuit un petit vent et une brume épaisse; de sorte que je ne pus pas juger quel était précisément l'espace que les vaisseaux et les glaces avaient parcouru; mais la saison était si avancée, la délivrance des vaisseaux si incertaine, et la situation de l'équipage si critique, que malgré la lueur d'espérance que ce mouvement nous laissait entrevoir, je ne crus pas qu'il fût prudent de cesser de traîner les chaloupes sur la glace.

« Le 9, brume épaisse le matin. Nous vînmes à bout de mouvoir un peu les vaisseaux dans de très-petites ouvertures. Lorsque le temps s'éclaircit, l'après-midi nous fûmes agréablement surpris de voir que *le Race-horse* et *la Carcasse* avaient été entraînés à l'ouest beaucoup plus loin que nous ne nous y attendions. Nous fîmes de grands efforts tout le jour; et nous gagnâmes, à force de travail, un peu de chemin à travers la glace, qui d'ailleurs commençait à se fendre et à se rompre. Nous dépassâmes les chaloupes, que l'on continuait de faire glisser à bras; je les envoyai chercher, et nous les prîmes à bord. Entre trois et quatre heures du matin, le vent souffla de l'ouest, et il tomba de la neige en abondance. L'équipage était trop fatigué; nous fûmes obligés de cesser la manœuvre pendant

lques heures. Le chemin que les vaisseaux avaient parcouru au travers des glaces, était cepe dant un événement favorable; le courant qui it rompu la glace pouvait, en changeant de di- tion, nous faire perdre en un instant cet avant e, comme il nous l'avait fait gagner. Lors- nous étions au fond de la baie, et sous la haute e, nous avions éprouvé le peu d'efficacité du t d'est; mais comme nous nous étions frayé un pas au mi n aussi grande quantité de glaces, notre espoir se ranima, et nous crûmes qu'enfin un bon vent qui soufflerait de ce côté suffirait pour nous tirer du danger.

« Le 10, le vent s'élevant au nord-nord-est le matin, nous mîmes toutes les voiles pour que les bâtimens fussent en état de passer à travers un grand nombre de glaçons énormes. Ils éprouvèrent plusieurs fois des chocs très-violens, et un de ces chocs brisa la verge de notre seconde ancre. Sur le midi, nous avions traversé toutes les glaces et nous étions en pleine mer. Je gouvernai au nord-ouest pour découvrir la glace, et je reconnus que la grande masse était dans l'état où nous l'avions laissée. A trois heures du matin le vent souffla de l'est, et nous portâmes à l'ouest entre la terre et la glace, que nous voyions très-distinctement. Le temps était brumeux.

« Le 11, nous mouillâmes dans le port de Smeerenberg, afin de rafraîchir les équipages après tant de fatigues. Nous y trouvâmes quatre des bâtimens

hollandais que nous avions laissés derrière nous en allant au nord, et sur lesquels j'avais compté pour nous ramener en Angleterre, en cas que nous fussions obligés d'abandonner les vaisseaux. Dans ce canal, près de la côte, il y a un bon mouillage ; il est à l'abri de tous les vents. L'île près de laquelle nous étions à l'ancre est appelée *île Amsterdam*; le promontoire d'Hackluyt forme sa pointe la plus occidentale. C'est ici que les Hollandais avaient coutume autrefois de fondre leur lard de baleines, et l'on y voit encore les restes de quelques baraques qu'ils avaient construites. Ils entreprirent une fois d'y former un établissement, et ils y laissèrent pendant l'hiver quelques hommes qui y périrent tous de froid. Les bâtimens hollandais se rendent toujours à cet endroit dans la dernière saison de la pêche de la baleine.

« La côte de cette partie du Spitzberg est généralement composée d'un calcaire compact qui a la consistance et l'apparence du marbre. Nous n'y avons aperçu aucune trace de minéraux, et pas les moindres vestiges de volcans éteints ou subsistans. Nous n'y avons vu ni insectes ni aucune sorte de reptiles, pas même le ver commun. Nous n'avons découvert ni sources ni rivières ; l'eau qui y est en grande abondance provient uniquement de la fonte des neiges sur la montagne. Il n'y a eu ni tonnerre ni éclairs pendant le temps que nous avons été dans ces parages. Frédéric Martens, à qui l'on doit une relation de ce pays, qui est ordinairement

exact dans ses descriptions, et fidèle dans ses observations, dit que le soleil à minuit ressemble à la lune; mais je ne puis pas certifier le même fait. Lorsque le temps était clair, cet astre avait la même apparence à minuit que dans les autres temps, et je n'y ai aperçu d'autre différence que celle qui résultait du différent degré de hauteur où il se trouvait. La vivacité plus ou moins grande de sa lumière paraît dépendre, ici comme ailleurs, de l'obliquité de ses rayons. Le ciel était ordinairement chargé de brouillards blancs et épais; de sorte que je ne me ressouviens pas, dans les temps les plus clairs, d'avoir jamais vu le soleil et l'horizon sans nuages. Avant même de découvrir la glace, nous apercevions près de l'horizon une lueur brillante que les marins appellent le clignotement de la glace; ce qui nous annonçait que nous en approchions.

« Le bois flottant qu'on rencontre sur ces mers a fait naître diverses conjectures sur sa nature et sur le lieu où il croît. Tout celui que nous avons vu, si l'on en excepte les douves de tonneau qu'aperçut le docteur Irving sur l'île basse, était de sapin, et n'était point rongé par les vers. Je n'ai pas eu occasion de déterminer de quelle terre il venait.

« La glace a été le principal objet de notre attention pendant que nous étions dans ce climat. Nous avons toujours trouvé une grosse houle près de bords; mais, quand nous sommes entrés parmi le glaces flottantes, la mer était calme. Les espaces

la glace n'était pas encore formée, ainsi que les fentes entre de grands morceaux et les parties enfermées par les glaces, étaient tranquilles. Lorsque le vent soufflait contre les glaces, alors des glaçons flottans s'accumulaient les uns sur les autres, et les bords des masses étaient raboteux et composés de gros morceaux empilés. Je crois que cela vient de ce que la mer, poussant de petits morceaux de glace sur la grande masse qui se forme la première, ajoute sans cesse à sa hauteur et à ses inégalités. Pendant que nous fûmes embarrassés parmi les Sept Iles, au nord-est du Spitzberg, nous eûmes souvent occasion d'observer la force irrésistible des grandes masses de glaces flottantes. Nous en avons vu souvent des morceaux de plusieurs acres en carré se former entre deux morceaux beaucoup plus gros; ces trois morceaux s'accrochaient bientôt et marchaient ensemble; ceux-ci se joignaient ensuite à d'autres, et formaient peu à peu de petites montagnes : toute la baie aurait été remplie dans un instant de glaces, dont les différentes masses n'auraient pas pu se remuer, si le courant n'avait pris une direction à laquelle nous ne nous attendions point, et n'eût nettoyé la baie.

« Les raffales fréquentes et très-violentes que nous eûmes au mois de septembre, m'ont confirmé dans l'opinion où j'étais déjà, que nous étions partis d'Angleterre au temps le plus favorable qu'on pût choisir. Ces raffales sont aussi ordinaires au printemps qu'en automne; il est donc probable que

si nous avions mis à la voile plus tôt, nous aurions eu, en allant, le temps aussi mauvais qu'il l'a été à notre retour. Comme il était absolument nécessaire d'embarquer des provisions et des munitions de réserve, les vaisseaux tiraient tant d'eau, que, dans les raffales violentes, nous aurions été contraints vraisemblablement de jeter à la mer les canots et plusieurs de nos provisions, ainsi que nous l'avons éprouvé dans notre retour, quoique la consommation que nous avions faite eût allégé les bâtimens. De pareils accidens auraient empêché la réussite du voyage. Outre que nous appareillâmes dans une saison avantageuse, et que le temps fût beau, nous eûmes d'ailleurs l'avantage de gagner les 80° de latitude sans voir de glace, et cependant les vaisseaux groënlandais la rencontraient ordinairement aux 73 ou 74°. Enfin, si la navigation au pôle était praticable, il y avait la plus grande probabilité de trouver après le solstice la mer ouverte au nord, parce qu'alors la chaleur des rayons du soleil a produit tout son effet, et qu'il reste d'ailleurs une assez grande portion d'été pour visiter les mers qui sont au nord et à l'ouest du Spitzberg.

« Le 24 septembre, nous eûmes connaissance du phare d'Orfordness, sur la côte de Suffolk, et le lendemain nous entrâmes dans la Tamise. »

LIVRE SECOND.

SPITZBERG. ÎLE JEAN-MAYEN. NOUVELLE-ZEMBLE.

Le Hambourgeois Frédéric Martens, dans sa relation du Spitzberg, observe qu'en arrivant sur les côtes, le 18 juin 1671, le pied des montagnes lui parut en feu, et que leurs sommets étaient couverts de brouillards; que la neige était comme marbrée, représentant des branches d'arbres, et qu'elle réfléchissait une lumière aussi vive que celle du soleil lorsqu'il éclaire dans un temps serein. Ces apparences de feu sont, dit-il, d'un fort mauvais augure pour les marins; elles annoncent ordinairement quelque violent orage.

En hiver, ce pays, dont on ne connaît que les côtes, est environné de glaces que les vents y poussent de divers côtés. Le vent d'est les y chasse de la Nouvelle-Zemble; ceux du nord-ouest et du sud-ouest, du Groënland et de l'île Jean-Mayen. Quelquefois les glaces n'y sont pas moins abondantes en été, et les vaisseaux sont alors obligés de se réfugier dans les baies, ports ou havres que les marins nomment rivières. Ils n'ont pas toujours un vent favorable pour y entrer, surtout lorsqu'il vient des montagnes des raffales qui les incommodent beaucoup. L'eau des prétendues rivières est

salée. On ne trouve dans tout le pays ni ruisseaux, ni sources d'eau douce. Il y a néanmoins quelques rivières dont l'origine est connue; mais le danger des glaces, et quantité de rochers cachés sous l'eau, n'ont jamais permis de découvrir celle des autres. Les retraites qui passent pour les plus sûres sont le Behoude-Haven (Havre-Sûr), Sud-Bay et Nord-Bay, la baie du sud et celle du nord. On ne mouille presque jamais dans les autres havres, parce qu'ils sont trop exposés aux vents de mer, ou trop remplis de glaces et de brisans.

Le Spitzberg est un pays hérissé de hautes montagnes et de rochers. Au pied des montagnes de roches, dont les pentes sont couvertes de neige, on voit des montagnes de glaces qui s'élèvent à la hauteur des autres. Martens en observa sept, sur une même ligne, entre de hauts rochers. Elles paraissent, dit-il, d'un beau bleu; mais elles sont pleines de trous et de crevasses causés par la pluie et les neiges fondues. Elles s'agrandissent de jour en jour. Il en est de même des glaces qui flottent dans cette mer. Ces sept montagnes de glace passent pour les plus hautes du pays, et sont en effet d'une élévation prodigieuse. La neige y paraît obscure; ce qui vient, suivant Martens, du reflet du ciel. Il ajoute que cette obscurité et les fentes bleues de la glace forment un très-beau spectacle; qu'il y a des nuages autour et vers le milieu; qu'au-dessus de ces nuages la neige est fort lumineuse; que les rochers paraissent en feu, quoique le soleil n'y

donne qu'une lumière pâle; mais que la neige, au contraire, en réfléchit une fort vive. Les nuages dont ces rochers sont environnés vers leur sommet, dérobent la vue de leurs cimes.

Quelques-uns de ces rochers ne forment qu'une seule masse de pierre du bas en haut, et ressemblent à des murailles ruinées. Ils exhalent une odeur fort agréable, telle à peu près que celle des prairies au printemps après une pluie douce. La pierre offre des veines rouges, blanches et jaunes comme le marbre: elle sue lorsque le temps change: ce qui colore la neige jusqu'à la rendre rouge quand la pluie fait couler cette teinte de dessus les rochers. Au pied des montagnes, où la neige et la glace n'en ont pas formé d'amas, on trouve de grandes pièces de roche tombées les unes sur les autres et qui laissent entre elles des ouvertures qui ne permettent point d'en approcher sans péril. Ces masses de pierres sont de couleur grise, avec des veines noires, et reluisent comme la marcassite. Il y croît plusieurs sortes d'herbes aux mois de juin et de juillet, mais en plus grande abondance dans les lieux qui sont à l'abri des vents de nord et de l'est, où l'eau qui découle des montagnes entraîne toujours avec elle de la poussière, de la mousse et de la fiente d'oiseaux. L'extrême élévation de ces montagnes leur donne d'en-bas une apparence de terre; tout ce qui s'en détache est néanmoins de la roche pure. Une pierre jetée du haut fait retentir les vallées comme le bruit du tonnerre.

Après les sept montagnes de glace, on trouve les ports des Hambourgeois, de Magdelène, des Anglais, des Danois, et le Sud-Haven. Au Magdelene-Haven, les rochers forment un demi-cercle; de chaque côté, on voit deux hautes montagnes, creuses en dedans, qui représentent un parapet, avec des pointes et des fentes au-dessus, en forme de créneaux. Ces cavernes renferment de grands amas de neige qui s'élèvent jusqu'au sommet de la montagne avec des ramifications glacées qui leur donnent une apparence d'arbres. Les autres rochers forment un spectacle affreux. Dans Sud-Bay ou Haven, ou le port du Sud, les navires sont obligés de mouiller entre de hautes montagnes. A gauche de l'entrée, on en découvre une qui a reçu le nom de *Beikorf*, ruche à miel, parce qu'elle en a la figure. Elle est suivie d'une autre plus haute et plus grande, qu'on a nommée le *Deuvels-Hock*, ordinairement couverte d'un brouillard qui se répand sur le havre comme une épaisse fumée lorsque le vent souffle de ce côté-là. Le milieu du havre présente une île, qu'on nomme *l'Ile des Morts*, *Todte-mann's Filand*, parce qu'on y enterre les morts. Quoiqu'on les y mette dans des cercueils, et qu'on les couvre ensuite de grosses pierres, ils sont déterrés et mangés des ours. Le même havre contient plusieurs autres petites îles qui n'ont pas de noms particuliers, mais qu'on nomme en général *Iles des Oiseaux*, *Vogel eilande*, par ce qu'on y prend des œufs de canards et de mouettes.

De Sud-Haven on passe à *Schmerenburg*, ainsi nommé du mot *schmeer*, qui signifie de la graisse. On y voit encore des maisons bâties autrefois par les Hollandais qui venaient y faire bouillir leur huile de poisson. De là on passe au havre Anglais, qui a quelques maisons adossées à de hautes montagnes dont il est fort difficile de descendre lorsqu'on y est une fois monté, si l'on n'a pas pris la précaution de frotter chaque pas avec de la craie. A l'entrée du havre, on trouve dans une vallée, entre les montagnes, quantité d'eau douce qui n'est proprement que de l'eau de neige et de pluie, mais qui n'en est pas moins bonne à toutes sortes d'usages.

Dans le havre du Nord, *Nord haven*, on voit une fort grande montagne dont le sommet forme une plaine unie, et qu'on nomme *Vogelsang*, le chant des oiseaux, parce qu'elle sert de retraite à tant d'oiseaux, que leurs cris ne permettent point de s'entendre.

Le *Rehenfeld* est une terre basse, ainsi nommée des rennes qu'on y trouve ordinairement en grand nombre. Le sol est formé d'ardoises dont les tranchans rendent l'accès fort difficile; elle est couverte de mousse, et l'on découvre au-dessus une colline qui paraît de feu. Les montagnes qui sont derrière le Rehenfeld ne sont pas pointues, comme la plupart des autres, mais offrent une surface en droite ligne. Une baie qui s'étend dans les terres a pris de sa forme le nom de *Halbe-Monde-bay*, baie de la

demi-lune : elle est terminée par une montagne pleine de crevasses, mais dont le sommet ne laisse pas d'être fort uni.

On arrive ensuite à la baie d'Amour, *Liefde-Bay*, où sont deux montagnes qui répondent parfaitement par leurs sommets aigus à la signification du nom de *Spitzberg*. Plus loin, on trouve un pays bas, derrière le havre des Moules, *Mossel-bay*; l'herbe y est si haute, qu'elle passe la cheville du pied. Ce pays est suivi du *Weihgat* ou détroit d'*Hindelopen*, ainsi nommé du mot *weihen*, qui signifie venter, parce que le vent du sud y souffle impétueusement. La côte du havre des Ours, *Beeren haven*, est toute composée de pierres rouges. Derrière le Weihgat est la terre du Sud-Ouest, *Sud-West-land*, pays bas dont les collines forment une vue assez agréable. On trouve ensuite les Sept Iles. Il n'y a point de vaisseaux qui osent aller plus loin, et souvent même les glaces, amenées par des vents et des courans fort impétueux, ne permettent point d'avancer tant vers l'est.

On prétend que c'est aux mois d'avril et de mai que le froid du Spitzberg est le plus rude. Cependant, dès le troisième jour de mai, le soleil ne s'y couche plus. Martens, qui s'y trouva aux mois de de juin, de juillet et d'août, raconte que, pendant le premier de ces trois mois, le soleil avait encore si peu de force, et le froid était si piquant, qu'on ne pouvait s'exposer à l'air sans se sentir couler des larmes; mais que dans les deux mois suivans, sur-

tout en juillet, la chaleur était si vive, que le goudron des coutures du vaisseau se fondait du côté qui était à l'abri du vent. Il ajoute que l'hiver du pays est plus ou moins rude, comme dans les autres climats, et que le froid y dépend beaucoup de la nature des vents. Ceux du nord et d'est causent un froid si excessif, qu'à peine est-il supportable; et ceux d'ouest et de sud produisent beaucoup de neige, et quelquefois de la pluie; ce qui rend le temps plus doux. Les autres diffèrent suivant la direction des nuages. Quelquefois le vent sera sud ou sud-ouest dans un lieu, tandis qu'à peu de distance il est tout-à-fait opposé. L'expérience apprend aux harponneurs que les années où les brouillards ont été moins fréquens sont les plus favorables pour la pêche des baleines. On n'a pu savoir au Spitzberg si les marées du printemps se règlent suivant les nouvelles et les pleines lunes.

Ce fut le 2 août, en faisant route vers sa patrie, que Martens vit coucher le soleil pour la première fois. Ses observations sur les petites aiguilles de glace, sur les parélies et sur les autres phénomènes du Spitzberg, diffèrent peu de celles des voyageurs au nord-ouest; mais il en fit de plus particulières sur la formation et la figure des flocons de neige. Au Spitzberg, lorsque le froid augmente, il s'élève des vapeurs de la mer, comme des autres eaux; et ces vapeurs, se convertissant en pluie et en neige, se fondent comme un brouillard; mais lorsqu'on les voit monter en plein jour, sans qu'elles soient chas-

sées par le vent ou par quelque autre cause, c'est un signe que le temps va s'adoucir : et si l'air en est trop chargé, il se lève un vent qui les écarte, mais qui ne les empêche point de se soutenir longtemps. Elles s'attachent aux habits et aux cheveux. C'est de ces vapeurs que se forme la neige. On voit d'abord une très-petite goutte, que Martens ne représente pas plus grosse qu'un grain de sable, et qui, paraissant croître par le brouillard, prend une figure plate et hexagone, aussi claire, aussi transparente que le verre. D'autres gouttes s'attachent à chacun des angles de l'hexagone : la dimension de l'étoile augmente par le froid; elle prend six branches qui, n'étant point encore tout-à-fait gelées, ressemblent assez aux découpures de la fougère; enfin l'augmentation de la gelée lui fait prendre la figure d'une véritable étoile. Ainsi se forment, suivant Martens, ces étoiles de neige qu'on voit dans le plus grand froid, et qui perdent à la fin toutes leurs branches.

A l'égard de cette variété de figures qu'on remarque dans les flocons de neige du Spitzberg, il observe, 1°. que, dans un froid modéré et d'un temps pluvieux, la neige tombe en forme de petites roses, d'aiguilles et de petits grains; 2°. que, lorsque le temps s'adoucit, elle tombe en forme d'étoiles, avec des branches qui ressemblent aux feuilles de fougère; 3°. que, s'il n'y a que du brouillard et beaucoup de neige, les flocons sont en masses ou en larmes informes; 4°. que, s'il fait un froid ex-

cessif avec un grand vent, ils représentent des étoiles et des croix ; 5°. que, s'il fait très-froid, sans aucun vent, ils ont la forme d'étoiles et tombent en pelotons, parce que rien n'a pu séparer les uns des autres. Enfin l'observateur remarqua que, par un vend de nord-ouest ou lorsque le ciel était tout-à-fait couvert de nuages, et qu'en même temps le vent était fort impétueux, il tombait des grains de grêle d'une forme ronde et oblongue, couverts de pointes ou de piquans.

Il distingue plusieurs autres sortes de neige étoilée, les unes qui ont plus de branches, et d'autres qui ont la forme d'un cœur; mais ces différentes figures sont formées de la même manière par les vents d'est et de nord. Ceux d'ouest et de sud forment les aiguilles de neige : si la neige n'est pas dispersée par le vent, elle tombe en pelotons; mais s'il la disperse, tous les flocons ne représentent que des étoiles ou des aiguilles séparées les unes des autres, comme on voit voltiger au soleil les atomes de poussière. Au reste, Martens assure qu'en Europe comme au Spitzberg, on voit différentes figures de flocons lorsqu'il neige d'un vent de nord.

Il doit paraître assez surprenant qu'un terrain tel qu'on représente celui du Spitzberg porte de belles plantes que la nature y conduit presque tout d'un coup à leur perfection. A peine y voit-on quelque verdure au mois de juin; et, dans le cours de juillet, la plupart des herbes y sont en fleur; il s'en trouve même dont la semence a déjà toute sa maturité.

Martens a décrit et dessiné ces plantes avec assez d'exactitude pour qu'on les reconnaisse sans peine. Il en est une dont il vante la beauté; ses feuilles sont charnues, dentées, d'un vert sombre comme celles de l'aloës. Sa tige est nue, de couleur brune, longue d'un demi-doigt, garnie de petites fleurs couleur de chair, réunies en rosettes tellement rapprochées les unes des autres, qu'on a peine à les distinguer. Cette plante pousse quelquefois deux tiges, l'une plus grande que l'autre, mais chargées toutes deux d'une rosette de fleurs. Sa racine est composée de plusieurs petites fibres. Elle croît dans les eaux courantes, et son nom, dans Martens, est la *plante aux feuilles d'aloës*. C'est la saxifrage étoilée que l'on rencontre en France sur les bords des ruisseaux des Alpes, des Pyrénées et du Mont d'Or.

Martens trouva dans la baie des Danois, le 18 juillet, une plante qu'il nomma *la petite joubarbe à boutons écaillés* : ses feuilles sont dentelées, et ressemblent fort à celles de la marguerite, excepté qu'elles sont plus épaisses et plus juteuses, comme celles de la joubarbe; elles croissent autour de la racine. Il s'élève entre elles une petite tige de la longueur du petit doigt, ronde, velue et sans aucune feuille, si ce n'est à l'endroit où, se séparant en deux, elle en produit une petite. Les fleurs croissent en boutons écaillés comme celles du stoechas, sont de couleur brune, et composées de cinq feuilles pointues; elles ont dans le cœur cinq petits

grains qui sont la semence, mais qui n'étaient pas encore mûrs. La racine est un peu épaisse, droite et garnie de fibres assez fortes. C'est la saxifrage des neiges qui croît sur les rochers des hautes montagnes d'Auvergne. Il décrit aussi la saxifrage à feuilles opposées, la saxifrage à deux fleurs, le ceraiste des Alpes, et le saule herbacé.

Martens trouva dans la même baie quatre espèces de renoncules, dont il décrit les différences. Les feuilles de l'une sont aussi piquantes à la langue que celles de la persicaire. Renoncules des glaciers, des neiges, de Laponie et hyperboréenne.

Le cochléaria du Spitzberg (*cochlearia groënlandica*), si salutaire aux équipages des vaisseaux, diffère du nôtre par la figure, quoiqu'il ait les mêmes vertus; il pousse de sa racine quantité de feuilles qui s'étalent en rond à terre. La tige, qui est beaucoup moins haute que dans notre climat, sort du milieu des feuilles, et en a aussi quelques-unes au-dessous des rejetons. Les fleurs sont composées de quatre pétales blancs; il en croît plusieurs sur une seule tige, les unes au-dessus des autres, et lorsqu'il s'en flétrit une, il en renaît une autre à sa place; la graine est enfermée dans une longue gousse. La racine est blanche, un peu épaisse, droite, fibreuse par le bas. Cette plante croît en abondance sur les parties des rochers qui sont le moins exposées aux vents d'est et de nord. Elle est dans sa perfection au mois de juillet; mais ses feuilles sont moins âcres que dans notre climat.

La plupart de ceux qui sont atteints du scorbut les mangent en salade, et les Hollandais avec du beurre étendu sur une tranche de pain.

C'est aussi dans la baie du Sud qu'on trouve une espèce de *fucus*. La tige est large et plate comme une feuille; il en sort néanmoins plusieurs feuilles, toutes aussi large que la tige même, et qui font comme autant de nouvelles branches, au bout desquelles il sort de petites feuilles longues et étroites. Les unes en ont cinq, les autres sept. Ces petites feuilles sont de couleur jaune, comme toute la plante, aussi transparente que la colle-forte : peut-être sont-elles les fleurs de cette plante. Proche des mêmes feuilles, il en croît d'autres qui sont oblongues et creuses, et qui paraissent autant de petites vessies enflées, autour desquelles il y en a plusieurs autres plus petites et fort près les unes des autres. Ces petites vessies ne contiennent que du vent, et font même un petit éclat lorsqu'elles sont pressées. Martens ne put remarquer si elles contenaient quelque graine. L'opinion des matelots est que la graine de cette plante produit les petits limas de mer; et dans cette supposition, que Martens ne put approfondir, on pourrait comparer les petites vessies à celles où les chenilles s'engendrent sur les feuilles de nos arbres. La racine de cette plante sort des rochers : elle a quelques fibres; et quoique ordinairement plate comme la tige, elle est quelquefois ronde. Lorsque la plante est sèche, elle paraît brune ou noirâtre; et pendant le souffle

des vents de sud ou d'ouest, elle redevient humide et jaune; mais dans les vents d'est ou de nord, elle est toujours roide et sèche.

La figure des feuilles est celle d'une langue : elles sont frisées aux deux côtés; mais l'extrémité en est tout unie. Au milieu, on distingue deux côtes noires qui aboutissent à la tige, et plusieurs taches noires en dehors, le long des côtes. Depuis le milieu jusqu'à la tige, la feuille est fort lisse : elle a deux raies blanches, qui vont depuis la tige jusqu'au milieu, et qui, s'éloignant en cercle, font à peu près un ovale auquel il ne manquerait rien, si elles étaient tout-à-fait jointes par les bouts. Chaque feuille a plus de six pieds de long. La tige, qui est encore plus longue, est plus épaisse vers la racine que vers la feuille, et jette une odeur assez semblable à celle des moules. La racine est fort branchue, et ses rameaux se partagent en plusieurs autres : elle tient fortement aux rochers sous l'eau, où elle croît même à plusieurs brasses de profondeur.

Avec cette plante, dont les ancres des vaisseaux arrachent toujours une grande quantité, on en ramène souvent une autre, qui croît près d'elle, et qui est velue. Sa longueur est d'environ six pieds; elle ressemble à la queue d'un cheval; mais en quelques endroits, elle a de petites nodosités qui la font comparer à des cheveux pleins de lentes, ou à ceux qui se fendent aux extrémités. Toute la plante est d'une couleur beaucoup plus obscure

que l'autre, à laquelle ses racines sont entrelacées. Martens trouva dans les deux quelques vers rouges, semblables à des chenilles, et qui avaient plusieurs pieds.

Il trouva dans le havre anglais une autre plante marine qui croît sous l'eau à huit pieds de profondeur. Ses feuilles ont environ deux ou trois pouces de largeur, sont transparentes, et couleur de colle-forte. Elles sont unies, sans coches et sans piquans, et se terminent en pointe émoussée. Ce qu'elles ont de plus singulier, est de croître autour de la racine avec une tige fort courte.

Autant que le climat du Spitzberg est stérile en plantes, autant paraît-il fécond en différentes espèces d'animaux.

Le seul oiseau qui vive toujours sur terre, mais qu'on nomme *coureur de rivage,* parce qu'il ne s'en écarte jamais, est une espèce de pluvier, qui n'est pas plus gros qu'une alouette; c'est le grand pluvier à collier. Son bec est étroit, mince, pointu, de couleur brune et d'un pouce de longueur; il a la tête ronde, aussi grosse que le cou; les pieds divisés en quatre ongles, trois par-devant, un seul par-derrière; les jambes courtes. Quoique sa couleur soit celle de l'alouette, la réverbération du soleil y répand une variété changeante qu'on peut comparer à celle du cou des canards. Il se nourrit de vers gris et de chevrettes. Sa chair n'a ni le goût ni l'odeur du poisson.

L'*oiseau de neige* ou ortolan de neige, ainsi

nommé parce qu'on ne le voit jamais que sur la neige glacée, n'est pas plus gros qu'un moineau, et ressemble à la linotte par la figure, le bec et la couleur. Il a le bec court et pointu, et la tête aussi grosse que le cou; ses jambes sont celles d'une linotte; mais ses pieds sont divisés par-devant en trois doigts garnis d'ongles longs et crochus, et par-derrière un peu plus courts, garnis de même d'un ongle long et courbé. Depuis la tête jusqu'à la queue, il est d'une extrême blancheur sous le ventre. Les plumes du dos et des ailes sont grises. Ces oiseaux, qui sont en fort grand nombre, viennent familièrement sur les vaisseaux, et se laissent prendre à la main. Cependant il y a beaucoup d'apparence que c'est la faim qui les rend si privés; car ceux à qui l'on jette quelque nourriture disparaissent après s'être rassasiés, ou n'offrent plus la même facilité à se laisser prendre. On a tenté d'en nourrir en cage, parce que leur chair est d'assez bon goût; mais ils y meurent bientôt.

L'*oiseau de glace*, qui tire aussi son nom du séjour continuel qu'il fait sur la glace, a le plumage d'un éclat presque éblouissant au soleil. Il est de la grosseur d'un petit pigeon. Quoiqu'il se laisse approcher, il n'en est pas moins difficile à prendre. Martens n'en vit qu'un; et n'ayant pas voulu le tuer d'un coup de fusil, par respect pour sa beauté, il eut le chagrin de le voir disparaître sans l'avoir pu dessiner.

Entre une infinité d'oiseaux de mer dont les

côtes du Spitzberg sont peuplées, les uns ont le bec mince et pointu, et les autres l'ont épais et large. Dans cette dernière classe, quelques-uns l'ont partagé. On ne remarque pas moins de différence dans le derrière de leurs pates. Les uns, tels que le canard de montagne, le *kirmewe* et le *mallemuck*, s'appuient à terre sur une espèce de talon; les autres se tiennent debout sur leurs ergots, tels que le *bourguemestre*, le *rahtsherr*, le *strunt-iager*, le *kutge-ghef*, le perroquet de mer; le *lumb* ou le pigeon de mer, et le *rotges*. Leurs plumes, de même que celles des cygnes, ne se mouillent point. La plupart vivent de proie. Ils ont aussi un vol différent : le pigeon du Spitzberg vole comme la perdrix; le lumb et le rotges, comme l'hirondelle; le mallemuck, le rahtsherr et le strunt-iager, comme la mouette; le bourguemestre, comme la cicogne. Les oiseaux de proie sont le bourguemestre, le rahtsherr, le strunt-iager, le kutge-ghef et le mallemuck.

La chair de tous ces oiseaux se ressemble peu. Celle des oiseaux de proie est la moins bonne; on n'en pourrait pas même goûter sans éprouver un soulèvement de cœur, si l'on ne prenait soin de les tenir pendant quelque temps suspendus à l'air, la tête en bas, pour leur faire sortir du corps l'huile ou la graisse de baleine dont ils sont ordinairement remplis, et qu'ils avalent en suivant ces ani-
Les pigeons du Spitzberg, les perroquets
s rotges sont les plus charnus. La

chair des vieux lumbs est coriace et sèche; celle des kirmewe, des rotges et des jeunes lumbs se laisse manger quand on en a ôté la graisse, et qu'ensuite on les fait cuire au beurre. Tous ces oiseaux, à l'exception du kirmewe, du strunt-iager et du canard de montagne, font leurs nids sur de hauts rochers, pour se garantir des ours et des renards; mais les uns se nichent plus haut que les autres. Ils y sont en si grand nombre, surtout vers la fin de juin, où leurs petits sont éclos, que, lorsqu'ils se mettent à voler, ils obscurcissent l'air, et que leur bruit assourdit. Les kirmewe, les canards de montagne et les strunt-iagers font leurs nids dans de petites îles fort basses dont les renards ne peuvent approcher; mais elles ne les mettent point en sûreté contre les ours, qui nagent facilement d'une île à l'autre. Le nid des canards de montagne est fait de mousse et de leurs propres plumes, qu'ils s'arrachent de dessous le ventre; les kirrmewen et les rotges pondent leurs œufs sur la mousse.

Le rahtsherr, ou le *conseiller* (*larus eburneus*), mouette blanche. Cet oiseau dont on a voulu exprimer, par le nom de rahtsherr, la démarche grave, a le bec aigu, étroit et mince. Les trois doigts de devant sont joints ensemble par une peau noire; le doigt de derrière est élevé de terre et dépourvu d'ongle. Ses jambes sont noires et ses yeux de la même couleur; mais, dans tout le reste du corps, sa blancheur surpasse celle de la neige. Quand on le voit sur la glace on a de la peine à le

distinguer. Sa queue, qui est assez longue et large, comme un éventail, enfin la juste proportion de toutes ses parties, et le contraste d'un plumage fort blanc avec la noirceur de son bec, de ses yeux et de ses pates, en font un très-bel oiseau. Il n'aime pas l'eau, quoiqu'il se nourrisse de poisson; et sa retraite ordinaire, après s'être rassasié de sa pêche, est à terre. Quelquefois il se repaît aussi de fiente de morses, sur lesquelles on le voit même perché lorsqu'ils sont sur le sable. Ces oiseaux volent ordinairement seuls, mais la vue de quelque proie les attire en troupes.

Le pigeon du Spitzberg, qu'on devrait plutôt nommer *pigeon plongeur* (*uria grylle*), petit guillemot, est un très-bel oiseau. Sa grosseur est celle d'un petit canard; il a le bec allongé, mince et pointu, mais crochu vers la pointe, creux en dedans, et long de deux pouces; ses pates sont courtes et rouges, sa queue assez courte. On en voit de tout-à-fait noirs, de marquetés et de blancs au milieu du corps; mais sous les ailes, ils sont tous d'une extrême blancheur. Leur cri, qui est celui d'un jeune pigeon, leur a fait donner ce nom par les matelots, et c'est la seule ressemblance qu'ils aient avec le pigeon d'Europe. Ils volent fort bas sur la mer, ordinairement deux ensemble, et se tiennent long-temps sous l'eau, d'où leur vient le nom de *plongeur*. Leur chair est de fort bon goût, lorsqu'on prend soin d'en ôter la graisse. Ils se nourrissent de chevrettes et de langoustins.

Le *lumb* (*colymbus arcticus*) plongeon lumme, ressemble au pigeon-plongeur par le bec; mais il a les pieds et les ongles noirs, les pates courtes et de la même couleur; il est aussi presque noir sur le dos, tandis que, sous le ventre, sa blancheur est admirable. Il a la queue courte, un cri désagréable qui approche de celui du corbeau, et tant de passion pour ses petits, qu'il se laisse plutôt mettre en pièces que de les abandonner. Il les couvre de ses ailes en nageant. Leur retraite, après avoir trouvé leur proie, est sur les montagnes, où ils se rassemblent en troupes.

Le nom du *kutge-ghef* exprime son cri. C'est le *larus tridactylus*, ou mouette cendrée, fort bel oiseau, qui a le bec un peu courbé, avec une petite bosse au-dessous; ses yeux sont noirs, mais entourés d'un beau cercle rouge. Il n'a que trois ongles, qui tiennent à une peau noire. Ses jambes sont de la même couleur; sa queue longue et large, en éventail, et blanche comme son ventre : son dos et ses ailes de couleur grise. Il se nourrit de la graisse ou de l'huile que les baleines laissent sur leurs traces. On remarque deux particularités de cet oiseau : l'une, qu'il nage toujours la tête haute, et contre le vent, quelque fort qu'il soit; l'autre, que sa fiente a quelque propriété singulière qui attire un autre oiseau, à qui son goût pour cet excrément a fait donner le nom de *strunt-iager* : il ne cesse point de suivre le kutge-ghef, jusqu'à ce qu'il ait vu rendre ce qu'il avale fort avidement.

L'oiseau qu'on nomme *le bourguemestre*, parce qu'il est le plus gros du Spitzberg, est le *larus fuscus* ou goëland à manteau gris. Il a le bec crochu, de couleur jaune, étroit, mais épais et fort bossu dans sa partie inférieure. Il a les naseaux extrêmement fendus, un cercle rouge autour des yeux, trois ongles gris, les jambes de même couleur, moins longues, mais aussi grosses que celles de la cicogne; la queue large et blanche, en forme d'éventail, les ailes et tout le dos de couleur pâle, et le reste du corps blanc. On ne marque point exactement sa grosseur; mais on fait juger de sa force en ajoutant qu'après la pêche des baleines, et lorsqu'il les voit mettre en pièces, il vient enlever de gros morceaux de leur graisse. Il niche dans les plus hautes fentes des rochers, où les balles de fusil ne peuvent atteindre. Il a le vol de la cigogne, et son cri tire sur celui du corbeau. Les mallemucks, autres oiseaux de mer, ont tant de respect pour le bourguemestre, que, lorsqu'ils le voient approcher d'eux, ils se couchent devant lui et se laissent mordre. On doute néanmoins qu'il puisse leur faire grand mal, parce qu'ils ont la peau fort dure; sans quoi, dit Martens, ils se défendraient sans doute, ou s'envoleraient; au lieu que, malgré les mauvais traitemens du bourguemestre, ils ne quittent la place que lorsqu'il s'est éloigné.

Le *rotges* (*alca alle*), pingouin, a le bec crochu, court, épais et noir, trois doigts aux pates et trois ongles de couleur, liés par une peau qui n'est pas

plus blanche. Son nom lui vient de son cri; on l'entend répéter d'une voix claire, *rott et tet, tet, tet, tet*, d'abord très-haut, puis en baissant peu à peu. Il est presque noir par tout le corps, à l'exception du ventre, qu'il a d'une grande blancheur. Sa forme n'est pas non plus celle de l'oie, et il vole de même. Son plumage ne se mouille pas plus que celui du cygne, et ressemble à du poil sur une peau épaisse. Sa queue est courte, et c'est la seule ressemblance qu'il ait avec l'oie, si l'on ne veut lui en trouver une autre par le cri. Sa chair est de bon goût; mais avant de la rôtir, il faut la faire bouillir à l'eau.

On a déjà rapporté l'étrange inclination du *strunt-iager* (*stercorarius crepidatus*), labbe stercoraire, à laquelle il doit son nom. Cet oiseau, qui est de la grosseur d'une mouette, a le bec un peu émoussé, crochu, épais et de couleur noire. Il n'a que trois doigts liés par une peau. Ses jambes sont courtes; sa queue forme un éventail, mais comme divisé par une plume qui avance beaucoup plus que les autres. Il a le dessus de la tête noir et les yeux de même couleur, un cercle jaunâtre autour du cou, les ailes et le dos de couleur brune, et le ventre blanc. Le kutge-ghef, qu'il suit constamment, n'en paraît pas effrayé. Ils volent tous deux fort rapidement; et lorsque le strunt-iager désire la fiente de l'autre, il le presse plus vivement, jusqu'à le faire crier de peur, et c'est alors que le kutge-ghef lui lâche sa nourriture. On voit rarement deux ou trois strunt-

que les eiders s'arrachent de l'estomac pour en tapisser leurs nids est recherché avec soin. C'est ce ce que nous appelons *l'édredon*.

Le *kirmewe*, ainsi nommé de son cri, est le *sterna hirundo*, hirondelle de mer, pierre-grain. On croirait cet oiseau fort gros, surtout lorsqu'il cesse de voler, parce qu'il a les ailes et la queue d'une longueur extraordinaire; mais, après l'avoir plumé, on ne lui trouve pas plus de chair qu'au moineau. Son bec est mince, fort pointu, et de la rougeur du sang. Ses griffes et la peau de ses pieds ne sont pas d'un rouge moins vif, mais les ongles sont noirs; ses jambes sont rouges et courtes. Le dessus de sa tête est noir, en forme de petit capuchon, tandis que les côtés sont d'une blancheur de neige, et le reste du corps d'une couleur argentée ou d'un blanc qui tire sur le gris. Le dessous des ailes et de la queue est tout à-fait blanc, et les plumes des ailes sont noires d'un côté. Cette variété de couleurs dans toutes les parties du corps rend le kirmewe un oiseau fort agréable. Ses plumes sont aussi déliées que des cheveux. Ces oiseaux volent ordinairement seuls, quoiqu'ils se rassemblent en grand nombre dans les lieux où ils font leurs nids de mousse. On a peine à distinguer leurs œufs des nids mêmes, parce que les uns et les autres sont d'un blanc sale, mêlé de petites taches noires. Ces œufs, qui sont de la grosseur de ceux de pigeons, ont le goût des œufs de vaneaux, et sont un bon aliment; le jaune en est rouge, le blanc bleuâtre,

et l'une des extrémités est fort pointue. Le kirmewe, attaqué dans son nid, vole courageusement vers ceux qui l'insultent, les mord, et jette des cris.

Le nom de *mallemucke* est composé de deux mots *malle* et *mucke*, dont le premier signifie *fou*, l'autre *moucheron*, et a été donné par les Hollandais à ces oiseaux, parce qu'ils se laissent tuer facilement, et de ce qu'ils s'attroupent comme des moucherons. Ils avalent tant de graisse de baleine, que, leur estomac ne la pouvant plus supporter, ils s'agitent dans l'eau pour rendre ce qu'ils ont mangé : mais ils ne l'ont pas plus tôt rendu, qu'ils s'en remplissent encore, jusqu'à ce qu'ils soient las du mouvement qu'ils se donnent. Lorsqu'une baleine est blessée par les harponneurs, ils sont plus avides encore à suivre la trace de son sang. Ils servent ainsi à faire découvrir les baleines mortes. En un mot, on ne connaît point d'oiseaux plus voraces. Ils s'entre-battent et se mordent pour saisir leur proie. Lorsqu'ils sont las ou rassasiés, ils se reposent sur la glace ou sur l'eau. Leur bec est fort singulier par ses diverses jointures. Dans la partie supérieure, proche de la tête, il a de petits naseaux de figure oblongue, au-dessous desquels on voit sortir une espèce de nouveau bec, crochu et fort pointu. Le dessous du véritable bec est divisé en quatre parties, deux desquelles, se joignant par-dessous, aboutissent en pointe : les deux autres tendent vers le haut; et celles qui vont en pointe se joignent exactement avec le bout supérieur du

bec. Les trois doigts et l'ergot du mallemucke sont fort courts, et de couleur grise, comme la peau qui lie les doigts. Il a la queue large et les ailes fort longues. On remarque beaucoup de variété dans la couleur de ces oiseaux; les uns sont tout gris; les autres sont gris sur les ailes et sur le dos, blancs sur la tête et sous le ventre. Martens juge que cette différence en est une dans l'espèce, quoique d'autres ne l'attribuent qu'à l'âge. Les mallemuckes (*procellaria galcialis*), pétrel des glaces, volent à peu près comme la mouette, frisent l'eau et remuent peu les ailes. La tempête ne les étonne point. Ils n'aiment point à plonger; mais lorsqu'ils veulent se rafraîchir ou se laver, ils se tiennent sur l'eau, une aile croisée sur l'autre. Avant de s'élever en l'air, ils font plusieurs tours en rond, comme s'ils voulaient prendre leur essor; et lorsqu'ils sont sur le tillac d'un vaisseau, ils ne peuvent s'envoler, s'ils ne trouvent quelque pente qui les aide. Ils ont beaucoup de peine à marcher, et ne le font même qu'en chancelant. C'est faiblesse apparemment plutôt que pesanteur, car il n'y a point d'oiseaux qui aient moins de chair; aussi n'ont-ils que la poitrine qu'on puisse manger, après les avoir suspendus pendant deux ou trois jours, et les avoir fait tremper dans de l'eau douce, pour leur ôter une puanteur qui révolte. Ceux qu'on voit assez communément dans les autres mers du nord sont différens des mallemuckes du Spitzberg.

Martens vit aussi d'autres oiseaux qu'il ne put

dessiner, ce sont les rotgaenses ou bernaches (*anas bernicla*), et les jean-de-gand.

L'oiseau qu'on nomme jean-de-gand, sans que l'origine de ce nom soit connue, est le fou-de-bassan (*pelecanus bassanus*). Il est au moins aussi gros qu'une cigogne, et lui ressemble par la figure. Ses plumes sont blanches et noires; mais il a les pieds fort larges : il vole seul, et fend l'air presque sans remuer les ailes. Dès qu'il approche des grandes glaces, il retourne. C'est un oiseau de proie des plus remarquables par l'extrême vivacité de sa vue. Il se jette de fort haut dans les flots avec une vitesse qui ne peut être représentée. On attribue à sa cervelle des vertus contre plusieurs maladies. Martens ajoute qu'il n'a pas eu l'occasion de les éprouver. Cet oiseau s'avance jusqu'à la mer d'Espagne; mais il n'est si commun nulle part que dans les parties des mers du nord où l'on pêche le hareng.

Au reste, toutes ces espèces d'oiseaux ne viennent au Spitzberg qu'après l'hiver, pendant que le soleil est sur l'horizon. Dès que le froid augmente, et que les nuits commencent à s'allonger, ils s'attroupent chaque espèce ensemble, et disparaissent en peu de jours. Martens a peine à s'imaginer comment ceux qui n'aiment pas l'eau, tels que les coureurs de rivage, l'oiseau de neige, l'oiseau de glace, etc., peuvent faire leur trajet par mer.

Les rennes, les renards et les ours blancs sont les seuls animaux à quatre pieds du Spitzberg, et

ne diffèrent point de ceux des autres contrées boréales.

Les morses et les phoques sont extrêmement abondans. Quelques Allemands, pêcheurs de baleines, ont rapporté que cette pêche leur ayant mal réussi, et se trouvant près d'une île, qu'ils virent couverte de morses, ils résolurent d'en tuer un grand nombre pour se dédommager du mauvais succès de leur voyage. Ils y employèrent toutes sortes d'armes, telles que les harpons, les lances et les fusils : mais à mesure qu'ils tuaient de ces animaux, il en venait de nouvelles troupes avec tant de fureur et d'audace, que, dans la crainte de ne pouvoir leur résister, ils prirent le parti de se faire comme un rempart de ceux qu'ils avaient tués. Ils s'enfermèrent dans cette espèce de fort, en y laissant une seule ouverture. D'autres morses ne cessèrent point d'y entrer; et les Allemands, réunissant tous leurs coups sur les plus hardis, les attaquaient au passage. Ils en tuèrent ainsi plusieurs milliers. Les dents de ces animaux étaient autrefois plus estimées qu'aujourd'hui. Comme c'est l'unique partie qu'on recherche, ceux qui s'attachent à leur faire la guerre leur coupent la tête après les avoir tués, et la portent à bord, où l'on se contente d'en arracher les dents, et le reste du corps est abandonné. On ne peut en enlever la graisse, parce qu'elle est entremêlée avec la chair, comme celle du pourceau. Celle des phoques est entre cuir et chair, et l'on en tire une excellente huile.

Le phoque, dit Martens, a la tête semblable à celle d'un chien, avec les oreilles écourtées. Cependant ils ne l'ont pas tous de la même forme : les uns l'ont plus ronde, les autres plus longue et plus décharnée. Au-dessous du museau ils ont une barbe ; ils ont quelques poils aux naseaux, et quelques-uns au-dessus des yeux, en forme de sourcils ; mais rarement plus de quatre. Ils ont l'œil grand, arqué et fort clair. Leur peau est couverte d'un poil court. Ils sont de diverses couleurs, et marquetés comme le tigre : les uns sont d'un noir tacheté de blanc ; les autres jaunes ; quelques-uns gris, et d'autres roux. Leurs dents sont aussi tranchantes et plus fortes que celles d'un chien, et peuvent couper un bâton de la grosseur du bras ; leurs griffes sont noires, longues et pointues ; leur queue est courte. Ils aboient comme des chiens enroués, et leurs petits ont un cri semblable au miaulement des chats. Quoiqu'ils marchent comme s'ils étaient estropiés des pieds de derrière, ils savent grimper sur de hauts glaçons, où ils vont dormir, et où ils se plaisent beaucoup, surtout lorsqu'ils voient luire le soleil. C'est sur la glace près du rivage qu'on les voit en plus grand nombre ; il est quelquefois si grand, qu'on pourrait charger un vaisseau de leur huile. Mais on a beaucoup de peine à les écorcher ; et dans le temps que les pêcheurs sont obligés de prendre pour leur voyage, ils ne sont pas tous également gras. Les parages, qui sont remplis de phoques, ne valent

rien pour la pêche de la baleine, apparemment parce qu'ils dévastent tout, et qu'ils ne laissent rien aux baleines. Autant qu'on en peut juger, ils vivent de petits poissons : cependant la plupart de ceux qu'on ouvre, n'ont dans le ventre que des vers longs et blanchâtres, de la grosseur du petit doigt : peut-être s'y engendrent-ils. Lorsqu'on veut les tuer sur la glace, on commence par jeter de grands cris, qui leur font lever le museau, allonger le cou, et pousser leurs aboiemens. Alors on les attaque avec deux piques, c'est-à dire, que du bois de l'instrument on leur donne sur le museau des coups qui les étourdissent; mais pour peu qu'on tarde à les achever, ils se relèvent, et quelques-uns se défendent en mordant, ou courent même vers leur ennemi. La plupart se jettent dans l'eau, et laissent après eux une fiente jaune fort puante, qu'ils paraissent lancer contre ceux qui les poursuivent; d'ailleurs ils ont naturellement une odeur fort infecte. Pendant qu'on fait la guerre à ceux qui sont encore sur la glace, les autres demeurent à demi-corps hors de l'eau, et semblent considérer ce qui se passe. Lorsqu'ils veulent plonger, ils allongent le cou et lèvent le museau. Pour sauter de la glace dans l'eau, ils se jettent la tête la première. Leurs petits sont autour d'eux : ceux qu'on prend quelquefois en vie miaulent comme les chats, ne veulent rien manger, et se jettent sur l'homme qui veut les toucher.

« Les plus grands phoques que j'aie vus, con-

tinue Martens, avaient huit pieds de long : mais leur longueur ordinaire est entre cinq et huit pieds. D'un seul des plus grands nous tirâmes un demi-baril de graisse. Elle a trois ou quatre pouces d'épaisseur entre cuir et chair, et se sépare comme l'on tire une peau. La chair est tout-à-fait noire : ils ont une extrême quantité de sang ; leur foie, leur poumon et leur cœur sont fort gros, et peuvent se manger ; mais c'est après les avoir lavés long-temps pour en ôter l'odeur forte, et les avoir fait bouillir avec divers assaisonnemens ; ce qui ne les empêche pas même de conserver un goût d'huile qui soulève l'estomac. Ces animaux sont si furieux lorsqu'ils veulent s'accoupler, qu'il est dangereux de s'en approcher sur les glaçons. On s'efforce alors de les tuer sans sortir des chaloupes : mais ils ne meurent pas facilement, quoique mortellement blessés. Écorchés même, ils vivent encore, et les agitations avec lesquelles ils se roulent dans leur sang forment un spectacle affreux. Les coups qu'on leur donne sur la tête et le museau ne leur ôtent pas l'envie de mordre ; ils saisissent ce qu'on leur présente avec autant de force que s'ils n'avaient point été blessés. Enfin l'on est obligé de leur enfoncer une demi-pique au travers du cœur et du foie, d'où cette nouvelle blessure fait encore sortir beaucoup de sang. »

Le morse, suivant les observations du même voyageur, ressemble au phoque par la forme du corps, mais il est beaucoup plus gros. Sa grosseur

commune est celle d'un bœuf : sa tête est aussi plus grosse, plus ronde et plus dure. Il a les pates du phoque, c'est-à-dire, cinq doigts ou cinq griffes à chacune ; mais les ongles en sont plus courts. Sa peau n'a pas moins d'un pouce d'épaisseur, surtout autour du cou : les uns l'on couverte d'un poil couleur de souris ; les autres d'un poil rouge ou gris ; et d'autres en ont fort peu. Ils sont ordinairement pleins de gale et d'écorchures, qu'ils se font vraisemblablement à force de se gratter. Autour des jointures ils ont la peau fort ridée. Leur mâchoire supérieure offre deux grandes dents, qui leur descendent au-dessous des babines inférieures, et qui ont, dans quelques-uns, plus de deux pieds de long : les jeunes n'ont pas cette espèce de défenses ; mais elles leur viennent avec l'âge. Quoiqu'il paraisse certain que tous les vieux en sont naturellement munis, il s'en trouve qui n'en ont qu'une seule ; et l'on juge qu'ils ont perdu l'autre en vieillissant ou dans leurs combats. Ces deux dents sont fort blanches, solides et pesantes ; mais la racine en est creuse. On en fait des manches de couteaux, des boîtes et d'autres bijoux qui ont été long-temps plus estimés et plus chers que l'ivoire. Des autres dents, les habitans de Jutland font des boutons assez propres pour leurs habits. Les morses ont l'ouverture de la gueule aussi large que celle d'un bœuf ; et sur les babines, comme au-dessous, plusieurs soies creuses de la grosseur d'un fétu de paille. Il n'y a point de matelot qui ne se fasse une

bague de ces soies, dans l'opinion qu'elles garantissent de la crampe. Au-dessus de la barbe d'en haut, les morses ont deux ouvertures ou deux naseaux en demi-cercle, par lesquelles ils jettent l'eau comme les baleines, mais avec bien moins de bruit. Leurs yeux sont assez élevés au-dessus du nez et bordés de sourcils : ils ont la rougeur du sang, et se fixent d'un air affreux sur ce qu'ils regardent. Leurs oreilles sont un peu plus élevées que leurs yeux, sans en être fort éloignées, et ressemblent à celles des phoques. Leur langue a la grosseur de celle du bœuf : elle ne fait pas un mauvais aliment dans sa fraîcheur; mais deux ou trois jours suffisent pour lui faire prendre un goût rance et huileux. Ces animaux ont le cou d'une épaisseur qui ne leur permet guère de tourner la tête; ce qui, les obligeant de tourner beaucoup les yeux, leur donne l'air encore plus farouche; ils ont la queue courte comme celle du phoque.

On a déjà remarqué qu'il est très-difficile d'enlever leur graisse, parce qu'elle est entremêlée avec la chair, comme celle du pourceau. Le foie et le cœur se mangent, et font même un fort bon mets pour les matelots, qui n'en ont pas beaucoup d'autres à choisir. La partie génitale est un os dur, d'environ deux pieds de long, qui diminue en grosseur vers le bout, et qui est un peu courbé vers le milieu, plat vers le ventre, rond dans tout le reste de la longueur, et couvert de nerfs. On croit que les morses vivent d'herbe et de poisson; d'herbe,

parce que leur fiente ressemble à celle du cheval terrestre; de poisson, parce qu'en dépeçant une baleine, on aperçoit ordinairement quelques morses qui en tirent sous l'eau différentes pièces. On voit, sur les glaçons du Spitzberg, un grand nombre de ces animaux qui font retentir l'air de leurs mugissemens. S'ils se jettent dans l'eau, c'est la tête la première, comme les phoques: ils dorment et ronflent non-seulement sur la glace, mais dans l'eau même, où quelquefois on les croirait morts; leur ardeur est égale à défendre leur propre vie et celle des animaux de leur espèce. S'ils en voient un blessé, ils vont droit à la chaloupe sans s'effrayer des coups et du bruit : les uns plongent; et, de leurs défenses, ils y font quelquefois de grands trous; d'autres l'attaquent ouvertement, la moitié du corps hors de l'eau, et s'efforcent de la renverser. Dans ces occasions, les pêcheurs n'ont pas d'autre ressource que la fuite. L'unique méthode, lorsqu'on a lancé le harpon sur un morse, est de le laisser nager jusqu'à ce qu'il soit affaibli par la perte de son sang : on retire alors la corde qu'on a filée. L'animal, amené insensiblement près de la chaloupe, s'agite et fait plusieurs bonds; mais quelques coups de lance l'achèvent bientôt. On saisit, pour le darder, le temps où il se précipite d'un glaçon dans la mer, autant pour dérober la vue de sa blessure aux autres que pour lui percer plus facilement la peau, qui est alors plus tendue et plus unie; au lieu que, dans son sommeil ou son repos,

elle est si lâche et si ridée, que le harpon ne fait ordinairement que l'effleurer. Cet instrument doit être du fer le meilleur et le mieux trempé. Les harpons qui servent à la pêche des baleines sont trop faibles pour la peau du morse. Le fer, comme celui des lances, est d'un pan et demi de longueur et d'un pouce d'épaisseur.

En réglant l'ordre des animaux du Spitzberg par leur grosseur, c'était à la baleine qu'on devait ici le premier rang : mais il a paru plus naturel de commencer par les plus nombreuses espèces ; et c'est Martens qu'on suit encore, parce que joignant à sa qualité de *voyageur* et de *naturaliste*, l'avantage d'avoir navigué sur un navire pêcheur, ses observations ont le double mérite d'une sage spéculation et d'une longue expérience.

Il les borne, dit-il, à l'espèce de baleines auxquelles ce nom convient proprement, à celles qui sont le principal motif des voyages qu'on fait aux mers glacées, quoique dans plusieurs relations on trouve d'autres animaux marins confondus sous le même nom.

La *baleine* est un animal aquatique de monstrueuse grandeur, dont la forme générale représente une forme de cordonnier renversée : elle n'a que deux nageoires placées derrière les yeux et d'une grandeur proportionnée à son corps, couvertes d'une peau épaisse, noire et marbrée de raies blanches. Cette marbrure ressemble aux veines du bois ; et ces raies sont croisées par d'autres

veines d'un blanc jaunâtre, mélange qui donne un aspect agréable à la baleine. Après avoir coupé les nageoires, on trouve, au-dessous de la peau, des os qui ressemblent à une main d'homme ouverte, dont les doigts sont étendus. Les intervalles de ces jointures offrent des nerfs très-roides, qui rebondissent lorsqu'on les jette à terre avec force. On en peut couper des morceaux de la grosseur d'une tête d'homme; et leur ressort se conserve longtemps si vif, qu'ils rejaillissent, non-seulement fort haut comme un ballon, mais avec la vitesse d'une flèche. La baleine, n'ayant que deux nageoires, s'en sert comme d'avirons, et nage à peu près comme une chaloupe à deux rames. Sa queue n'est pas verticale comme dans la plupart des autres poissons : elle est disposée horizontalement comme celle du marsouin et des autres cétacés, et sa longueur est entre trois et quatre brasses. La tête forme le tiers de toute la masse du corps : elle est plus grande dans les unes que dans les autres; le devant est garni, en dessus et en dessous des lèvres, de poils assez courts. Les lèvres sont unies. L'ouverture de la gueule est extrêmement vaste, un peu recourbée, à peu près dans la forme d'une *S*, et se termine sous les yeux en avant des nageoires. Au-dessus de la lèvre supérieure il y a des raies noires, et quelques-unes d'un brun obscur, qui sont recourbées de même. Les deux lèvres sont fort noires, lisses, rondes, et s'emboîtent l'une dans l'autre. C'est à la mâchoire supérieure qu'est attaché ce que l'on

nomme les *fanons de baleine*, ou les barbes, qui lui tiennent lieu de dents, de couleur brune, noire et jaune, avec des raies de diverses couleurs. Il se trouve des baleines qui ont les fanons d'un bleu clair ; ce qui les fait croire jeunes. Au-devant de la lèvre inférieure, on remarque une cavité où la lèvre supérieure s'emboîte comme dans un étui. Martens, d'accord avec d'autres navigateurs de la même expérience, juge que c'est par ce trou que la baleine prend l'eau qu'elle rejette.

Le fanon est garni partout de longs poils, assez semblables au crin du cheval, qui, pendant de deux côtés, entourent toute la langue. On voit des baleines qui ont le fanon un peu courbé en forme de cimeterre, et d'autres qui l'ont en demi-croissant. Les plus petits fanons sont sur le devant de la gueule. Ceux du milieu sont les plus gros et les plus longs ; ils ont quelquefois la longueur de deux ou trois hommes. La gueule est garnie de chaque côté d'une rangée de deux cent cinquante fanons, ce qui fait cinq cents ; sans en compter de plus petits qu'on ne tire point, parce que, l'endroit où les deux lèvres se joignent étant fort étroit, il serait trop difficile de les en arracher. Chaque rangée de fanons est un peu courbe en dedans, et prend, vers les lèvres, la figure d'une demi-lune. Le fanon est large dans l'endroit où il tient à la mâchoire, et garni de nerfs durs et blancs vers la racine ; on peut mettre la main entre deux fanons. Les nerfs blancs peuvent se manger dans leur fraî-

cheur : ils ne sont pas coriaces, et se rompent facilement; mais en vieillissant ils prennent une fort mauvaise odeur. Dans les parties les plus larges du fanon, qui sont vers la racine, il croît d'autres petits fanons comme on voit de petits et de grands arbres entremêlés dans une forêt. Le fanon se rétrécit en pointe vers son extrémité inférieure : une cavité qui règne en dehors lui donne quelque ressemblance avec une gouttière, et sert à l'enchâssement des fanons qui se joignent les uns aux autres, comme les écailles d'une écrevisse ou les tuiles d'un toit; ce qui empêche que les lèvres inférieures n'en soient blessées. On fait divers usages des fanons de baleine; mais le poil n'étant point employé, Martens juge qu'il pourrait être préparé, comme le lin ou le chanvre, pour en fabriquer de grosses toiles, des cordages et d'autres objets de cette nature. Il n'est pas facile de couper les fanons de baleine, et l'on y emploie divers instrumens de fer.

La partie inférieure de la gueule est ordinairement blanche. La langue est entre les fanons, attachée à la mâchoire d'en bas : elle est blanche comme tout ce qui la soutient, mais bordée de taches noires. C'est une masse de graisse molle et spongieuse, qu'on a beaucoup de peine à découper. Cette raison la fait jeter ordinairement dans les flots, quoiqu'on en pût tirer cinq ou six barils d'huile ; et c'est la proie du *poisson à scie*, qui la cherche fort avidement.

Sur la tête de la baleine, devant les yeux et les nageoires, s'élève une bosse qui a deux trous, un de chaque côté, et l'un vis-à-vis de l'autre, courbés tous deux en matière d'S. C'est par ces deux ouvertures nommés évents, que l'animal rejette l'eau avec beaucoup de force. Le bruit de ce mouvement, qui se fait entendre d'une lieue, ressemble à celui du vent lorsqu'il souffle dans une caverne. La baleine ne rejette jamais l'eau avec plus de force que lorsqu'elle est blessée; et le bruit qu'elle fait alors ressemble à celui d'une mer agitée ou du vent dans une tempête. Immédiatement derrière la bosse, le corps se courbe en arc. La tête n'est pas ronde par le haut : elle est un peu plate, avec une pente sensible jusqu'à la lèvre inférieure, à peu près comme le toit d'une maison. Cette lèvre est plus large qu'aucune autre partie du corps, surtout au milieu, car le devant et le derrière sont un peu plus étroits suivant la forme de la tête. Les yeux sont entre la bosse et les nageoires, et ne sont pas plus gros que ceux d'un bœuf : ils sont bordés de poils, qui forment une espèce de sourcil. La prunelle n'est guère plus grosse qu'un pois, et le cristallin a la blancheur, la transparence et la clarté du cristal. Cependant quelques baleines ont tout le globe des yeux de couleur jaunâtre : ils sont placés fort bas, presqu'à l'extrémité de la lèvre inférieure.



Les oreilles de la baleine sont fort avant dans la tête : aussi n'entend-elle point lorsqu'elle rejette son eau; et c'est le temps qu'on saisit pour la darder.

enlever alors des lambeaux de peau de la longueur d'un homme; ce qu'on tente en vain lorsqu'elles sont moins échauffées. A celles qui sont mortes depuis quelques jours, et qui ont essuyé les rayons du soleil, on enlève aisément la plus grande partie de la peau; mais en même temps on sent une horrible puanteur causée par la fermentation de la graisse qui s'échappe par les pores. Quelques femmes du Nord se servent de cette peau pour fixer le lin à leurs quenouilles. En séchant, la baleine perd ses couleurs; le blanc devient sale, et le noir, qui servait à lui donner de l'éclat, tire sur le brun. Si l'on étend la peau contre le jour, on en voit le tissu et les petits pores qui sont le passage de la sueur.

La partie génitale des baleines est un nerf dont la force et la grandeur sont proportionnées à celles de l'animal; il est long de sept à huit pieds, entouré d'une double peau, qui le fait ressembler à un couteau dans sa gaîne, dont on ne voit qu'une petite partie du manche. La partie de la femelle ne diffère point de celles des animaux terrestres à quatre pieds. De chaque côte, on distingue une mamelle avec des pis semblables à ceux d'une vache. Quelques baleines ont les mamelles toutes blanches; d'autres les ont marquetées de taches noires et bleues. On assure que, pour s'accoupler, les baleines se tiennent droites, la tête hors de l'eau, et que les femelles ne portent jamais plus de deux baleines à la fois; mais on ignore combien dure leur portée.

Les os des baleines sont aussi durs que ceux des animaux terrestres à quatre pieds, quoiqu'ils soient aussi poreux qu'une éponge, fort creux et remplis de moelle. L'intérieur ne ressemble pas mal aux rayons d'une ruche. La lèvre inférieure est soutenue par deux os grands et forts, placés vis-à-vis l'un de l'autre, qui ont ensemble la forme d'une demi-lune; mais chacun à part ne représente que le quart d'un cercle : leur longucur est d'environ vingt pieds. Les matelots emportent ceux qui se trouvent secs à leur départ, mais un os fraîchement tiré d'une baleine jette une odeur insupportable aussi long-temps qu'il conserve sa moelle.

La chair des baleines est grossière et coriace : elle ressemblerait assez à celle du bœuf, si elle n'était entremêlée de quantité de nerfs. Bouillie, elle paraît sèche et maigre, parce que la graisse n'est qu'entre la chair et la peau. Quelques parties deviennent bleues et vertes comme le bœuf salé, surtout dans les endroits où les muscles se rencontrent; et pour peu qu'on tarde à les apprêter, elles noircissent et se corrompent. La chair de la queue est moins dure et moins sèche; c'est celle que les matelots mangent en gros morceaux, et qu'ils font cuire à l'eau comme la viande ordinaire.

La graisse dont on tire l'huile, et qui ne se trouve, comme aux phoques, qu'entre cuir et chair, a le plus souvent six pouces d'épaisseur sur le dos et sous le ventre, quelquefois un pied sur les nageoires, et jusqu'à deux à la lèvre inférieure, qui

est toujours l'endroit le plus gras. Mais il en est des baleines comme de tous les autres animaux; les unes ont plus de graisse que d'autres. C'est dans les petits nerfs qui s'y trouvent mêlés que l'huile se rassemble. On l'exprime comme l'eau d'une éponge.

La queue d'une baleine lui servant de gouvernail pour se tourner, et ses nageoires d'avirons, son mouvement ne diffère point de celui d'une barque : elle nage avec autant de vitesse qu'un oiseau vole, en laissant après elle un vaste sillon, comme les vaisseaux qui sont à la voile. Les baleines du Cap-Nord, auxquelles on donne ce nom, parce qu'elles se prennent entre le Spitzberg et la Norvège, ne sont pas si grosses, et rendent moins de graisse que celles du Spitzberg : elles n'en donnent ordinairement que depuis dix jusqu'à trente barils, au lieu que celles du Spitzberg en rendent jusqu'à quatre-vingt-dix. Il n'est pas rare, au Spitzberg, de prendre des baleines de cinquante ou soixante pieds de long. Martens en vit prendre une de cinquante-trois pieds, dont la graisse remplit soixante-dix barils; sa queue avait trois brasses et demie de largeur. Un autre navire tira d'une baleine morte, que le hasard lui avait fait rencontrer, cent trente barils de graisse. Ces animaux ont une mesure de longueur qu'ils ne passent point, et Martens fait entendre que, pour les plus grands, c'est environ soixante pieds : mais leur épaisseur n'est pas si bornée; de sorte qu'une baleine peut être à la

fois moins longue et plus grosse qu'une autre.

Au-dessous de l'épiderme mince décrit plus haut, il se trouve une peau plus épaisse, qui couvre la graisse, et qui est proportionnée à la grosseur de la baleine. Son épaisseur ordinaire est d'un pouce : elle est de la même couleur que la première, c'est-à-dire, noire, blanche ou jaune, si la première l'est. Quelque épaisse qu'elle puisse être, elle a si peu de roideur et de dureté, qu'on croirait pouvoir l'apprêter comme le cuir ; mais elle se sèche et se rompt ensuite aisément. A l'égard des intestins, ce que j'en puis dire, ajoute Martens, c'est qu'ils sont couleur de chair, remplis de vent et d'une fiente jaune. On croit que la baleine se nourrit de petits limas de mer ; mais Martens ne peut se persuader que ces insectes soient capables de lui donner tant de graisse. Il condamne encore plus ceux qui ne la font vivre que de vent ; et la fiente jaune qui se trouve dans ses intestins lui paraît une objection sans réplique. D'ailleurs, un pêcheur célèbre l'assura qu'il en avait pris une aux environs de Hitland, dans laquelle on avait trouvé près d'un baril de harengs. Les baleines étant plus petites dans cette mer que celles du Spitzberg, leur pêche est beaucoup plus dangereuse : elles sont si légères et si vives, que, ne faisant que bondir dans l'eau, et tenant presque toujours la queue au-dessus, on n'ose s'en approcher pour leur lancer le harpon.

Cependant le courage de cet animal marin ne répond point à sa force, ni à sa grosseur. Dès qu'il

aperçoit un homme ou une chaloupe, il se cache sous l'eau pour prendre la fuite. On ne connaît même aucun exemple d'une baleine qui ait fait volontairement du mal aux hommes, c'est-à-dire, sans y être comme forcée par son propre danger; mais alors les hommes ou les chaloupes ne lui causent pas plus d'embarras qu'un grain de sable; elle les fait sauter en mille pièces. Toute la force d'une infinité d'autres poissons, pris ensemble ou séparément, qui donnent tant de peine à les tirer au rivage, n'approche point de celle d'une baleine. Elle fait quelquefois filer des milliers de brasses de corde; et, nageant avec plus de vitesse qu'un oiseau ne vole, elle étourdit ceux qui la poursuivent. Cependant on a toujours observé qu'elle ne peut nuire aux grands vaisseaux; lorsqu'elle leur donne un coup de sa queue, elle se fait plus de mal qu'au bâtiment.

C'est une expérience constante, qu'au printemps, les baleines du Spitzberg se retirent vers l'ouest, près du vieux Groënland et de l'île Mayen, et qu'ensuite elles retournent à l'est du Spitzberg. Après elles, vient en grand nombre cette autre espèce de monstres marins que les Allemands nomment *finnefischen*; c'est le baleinoptère gibbar. On cesse alors de voir des baleines; elles nagent contre le vent, comme tous les gros poissons; leur plus mortel ennemi est le *poisson à scie*, nommé à tort l'*espadon* ou l'*épée*. Jamais ils ne se rencontrent sans

combat, et c'est la scie qui est toujours l'agresseur. Quelquefois deux de ces animaux se joignent contre une baleine. Comme elle n'a, pour arme offensive et défensive, que sa queue, elle plonge la tête, et lorsqu'elle peut frapper son ennemi, elle l'assomme du coup; mais il est fort adroit à l'esquiver, et, fondant sur elle, il lui enfonce son arme dans le dos. Souvent il ne la perce point jusqu'au fond du lard, et la blessure est légère. Chaque fois qu'il s'élance pour la frapper, elle plonge; mais il la poursuit dans l'eau, et l'oblige de reparaître; alors le combat recommence et dure jusqu'à ce qu'il la perde de vue. Elle bat toujours en retraite, et nage mieux que lui à fleur d'eau. Les baleines qui ont été tuées par des scies sentent si mauvais, que l'odeur s'en répand fort loin.

Lorsqu'on voit une grande abondance de biélougas, on peut compter, dit Martens, que l'année sera bonne pour la pêche des baleines; mais on ne doit pas espérer d'en trouver beaucoup dans les parages où les phoques sont en grand nombre; parce que, ces derniers animaux mangeant tout ce qui sert de nourriture aux baleines, elles cherchent des retraites mieux pourvues de vivres.

Aussitôt qu'on aperçoit une baleine, ou qu'on l'entend souffler ou rejeter l'eau, on crie d'abord, *fall, fall*, c'est-à-dire, en bas, en bas, et tous les pêcheurs se jettent dans leurs canots. Chaque canot contient ordinairement six hommes, et quelquefois sept,

suivant sa grandeur. Ils s'approchent de la baleine à force de rames. Le harponneur, qui est sur l'avant, se lève et lance le harpon qu'il a devant lui. Le monstre n'est pas plus tôt frappé, que, voulant aller à fond, il tire la corde avec tant de force, que l'avant du canot se trouve au niveau des flots, et qu'il l'entraînerait même au fond, si l'on n'avait une extrême attention à filer continuellement la corde. La méthode pour lancer le harpon est de tenir la pointe du fer vers la main gauche, avec la première des deux cordes auxquelles il est attaché. Cette corde a six ou sept brasses de long; son épaisseur est d'un pouce. On a pris soin de la disposer en rouleau lâche, afin qu'elle ne retienne pas le harpon lorsqu'on le lance; elle doit être plus souple que l'autre corde qui la retient, et qui est à l'autre bout du harpon, pour suivre le poisson dans sa fuite : aussi la fait-on du chanvre le plus doux et le plus fin, sans la goudronner. Le harponneur lance son instrument de la main droite. Lorsque la baleine est frappée, tous les canots virent de bord. L'on porte les yeux en avant, et l'on se hâte de placer les avirons de chaque côté des canots. Un d'entre eux a, pour unique fonction, le soin de veiller sur la grande corde. Chaque canot est fourni d'un monceau de cordes, divisé en quatre ou cinq rouleaux, dont chacun en contient depuis quatre-vingts jusqu'à cent brasses. Le premier tient à la corde du harpon. A mesure que la baleine s'enfonce, on lâche plus de corde; et, si le canot n'en a point

assez, on prend celles des autres. Ces cordes sont plus grosses et plus fortes que celle qui tient au fer du harpon : elles sont d'un chanvre bien goudronné. Le pêcheur dont on vient de désigner l'emploi, et tous ses compagnons, doivent prendre un soin extrême qu'au moment où la baleine s'enfonce, leur grande corde ne se mêle, ou n'avance trop d'un côté; sans cette attention, le canot chavirerait infailliblement. La corde doit filer directement par le milieu du canot, et le harponneur mouille sans cesse, avec une éponge, le bord qu'elle touche en passant, dans la crainte qu'un mouvement si rapide n'y mette le feu. Les autres y ont aussi l'œil, tandis qu'un matelot expérimenté, qui est sur l'arrière pour gouverner le canot avec son aviron, observe de quel côté la corde file, et se règle sur son mouvement; car on croit pouvoir assurer, sans exagération, que le canot va plus vite que le vent.

On tâche de frapper la baleine à l'oreille, au dos, ou aux parties génitales : on s'efforce aussi de la percer avec des lances pour lui faire perdre plus de sang. La tête est l'endroit où le harpon a le moins de prise, parce que les os y sont fort durs, et qu'il y a peu de graisse. On juge même que l'animal se connaît cette propriété; car, lorsqu'il se voit en danger, et qu'il ne peut se garantir du harpon, il y expose la tête plus ordinairement que le dos. Le fer du harpon a la forme d'une flèche par le bout, avec deux tranchans. L'extrémité qui est le plus près du manche est épaisse comme le dos d'un

par là ni
par le haut
ié, pour y
une grosse
la première
grand poids
que, de quel-
ancé, il tombe
urs harpons sont
, et qui peuvent

les canots vont
corde pour en con-
nt quelquefois pour
gré de force qui reste
it lâche, et qu'elle ne
la chaloupe plus que le
retirer. Un des pêcheurs
mesure qu'on la tire, pour
avec la même facilité, si la
à fuir. On observe aussi de
corde à celles qui fuient au
ce qu'en s'agitant, elles pour-
quelque roche, et faire sauter
aines mortes, ce ne sont pas les
enfoncent aussitôt; on remarque,
plus elles sont maigres, plus elles
, quoiqu'elles reviennent sur l'eau
après. Mais on n'attend point que
sparaissent ainsi remontent d'elles-

mêmes, et l'effort de tous les pêcheurs se réunit pour les conduire au vaisseau. A la vérité, si la mer était assez calme pour leur permettre de s'arrêter long-temps dans le même lieu, ils auraient moins de peine à les prendre au niveau des flots. Mais, outre les obstacles du vent et des courans, une baleine morte depuis quelques jours est d'une saleté et d'une puanteur insupportables : sa chair se remplit de vers longs et blancs. Plus elle demeure dans l'eau, plus elle s'élève; la plupart se découvrent d'un ou deux pieds. A quelques-unes on voit la moitié du corps; mais alors elles crèvent avec un bruit extraordinaire. Leur chair fermente; il se fait de si grands trous au ventre, qu'une partie des boyaux en sort. La vapeur qui s'en exhale enflamme les yeux, et n'y cause pas moins de douleur que si l'on y avait jeté de la chaux vive. Des baleines qui remontent en vie sur l'eau, les unes paraissent seulement étonnées, d'autres sont farouches et furieuses. On a besoin alors d'une extrême précaution pour s'en approcher; car, pour peu que l'air soit serein, une baleine entend le mouvement des rames. Dans cet état, on lui lance un nouveau harpon, quelquefois deux, suivant l'opinion qu'on a de ses forces : ordinairement elle replonge. Cependant quelques-unes se mettent à nager au niveau de l'eau, en agitant la queue et les nageoires. Si, dans ce mouvement, la corde s'entortille autour de la queue, le harpon en est plus ferme, et l'on ne craint pas qu'il se détache.

Les baleines blessées rejettent l'eau de toutes leurs forces : on les entend d'aussi loin que le bruit du gros canon ; mais lorsqu'elles ont perdu tout leur sang ou qu'elles sont tout-à-fait lasses, elles ne rejettent l'eau que faiblement et comme par gouttes. Leur bruit ne ressemble plus qu'à celui d'un flacon vide, qu'on tiendrait sous l'eau pour le remplir : ce changement prouve qu'elles vont mourir. Quelques-unes, après avoir été blessées, font rejaillir leur sang jusqu'à la mort, en couvrent les chaloupes et les pêcheurs, et rougissent la mer dans un vaste espace. Celles qui sont blessées mortellement s'échauffent par leur agitation jusqu'à se couvrir d'une sorte de sueur qui attire les oiseaux de mer : ils viennent les béqueter pendant qu'elles vivent encore. Avec l'eau qu'elles font rejaillir par leurs naseaux, elles jettent aussi une espèce de graisse qui nage sur l'eau, et que les mallemuckes avalent fort avidement.

S'il arrive qu'un harpon se brise ou se détache, les pêcheurs d'un autre vaisseau qui s'en aperçoivent ne manquent point de lancer leur propre harpon ; et s'ils frappent la baleine, elle leur appartient. Quelquefois une baleine est frappée en même temps de deux harpons, lancés par deux vaisseaux différens. Alors les deux vaisseaux y ont un droit égal, et chacun en obtient la moitié. Tous les canots qui accompagnent celui d'où le harpon est lancé attendent que la baleine remonte, et la pressent à coups de lances. Ce moment est toujours le plus dange-

reux; car le canot qui a lancé le harpon, quoique entraîné par la baleine, s'en trouve ordinairement fort éloigné; au lieu que les autres, qui viennent la frapper de leurs lances, sont comme sur elle, ou du moins à ses côtés, et ne peuvent guère éviter d'en recevoir des coups très-rudes, suivant la violence de ses mouvemens. Sa queue est ses nageoires battent si furieusement l'eau, qu'elles la font sauter et retomber comme en poussière. Ce choc peut briser un canot; mais on a déjà remarqué que les grands vaisseaux n'en reçoivent aucun dommage, et qu'au contraire l'animal en souffre beaucoup : il en saigne si fort, qu'il achève de perdre ses forces, et le vaisseau demeure tout rouge de son sang.

Les lances sont composées d'une hampe d'environ dix pieds de longueur, et d'un fer pointu, long de cinq pieds, qui doit être médiocrement trempé, afin qu'il puisse plier sans se rompre. Après avoir enfoncé la lance, on la remue de divers côtés pour élargir la blessure. Il arrive quelquefois que les lances de trois ou quatre canots demeurent enfoncées dans le corps d'une baleine.

Aussitôt que l'animal est mort, on lui coupe la queue, parce qu'étant transversale, elle retarderait la marche des canots. Quelques pêcheurs allemands gardent la queue et les nageoires, et les suspendent au côté du vaisseau pour le garantir des glaces lorsqu'il s'en trouve assiégé. On attache la baleine à l'arrière d'un canot, qui est amarré à

l'arrière de la queue de quatre ou cinq autres, et l'on retourne au vaisseau dans cet ordre. En y arrivant, la baleine y est amarrée avec des cordes, la tête vers la poupe, et la queue vers la proue. Ensuite deux canots se placent de l'autre côté de l'animal, et se maintiennent dans cette situation par une longue gaffe, qu'un matelot ou un mousse appuie contre le navire. Le harponneur de chaque canot est sur l'avant ou sur la baleine même, vêtu d'un habit de cuir, et quelquefois en bottes. On fiche des crampons de fer dans le corps de la baleine pour se tenir ferme sur sa peau, parce qu'elle est si glissante, qu'on s'y laisse tomber comme sur la glace. Deux pêcheurs, chargés de couper le lard, reçoivent pour leur peine quatre ou cinq rixdalers. La première pièce qu'ils doivent couper est celle du derrière de la tête, près des yeux, dont elle est l'enveloppe : c'est la plus grosse; toutes les autres se coupent en tranches le long du corps. La longueur de cette première pièce, lorsqu'elle est posée debout, s'étend depuis la surface de l'eau jusqu'à la hune du grand mât; ensuite on coupe d'autres pièces qu'on tire aussi sur le pont, et les matelots qui sont à bord les découpent en morceaux carrés d'un pied de grandeur. Leurs couteaux, avec les manches, sont à peu près de la longueur d'un homme. A mesure qu'on détache des pièces de la baleine, on la lève avec des poulies pour se donner plus de facilité à la découper : les morceaux carrés sont découpés en morceaux

beaucoup plus petits, qu'on jette dans les tonneaux. Durant cette opération, on a soin de se tenir éloigné du lard autant qu'il est possible, parce qu'on pense qu'il pourrait causer une contraction de nerfs capable de rendre perclus des mains et des bras. Les couteaux, quoique plus courts que les autres, n'ont pas móins de trois ou quatre pieds de long.

Dans quelques baleines le lard est blanc, jaune ou rouge dans les autres. Le blanc est rempli de petits nerfs, et ne rend pas tant d'huile que le jaune. Celui-ci passe pour le meilleur. Le rouge est rempli d'eau, et vient des baleines mortes, où le sang remplit les endroits par lesquels la graisse s'est écoulée; aussi l'huile en est-elle moins abondante et moins estimée. Lorsqu'on a dépouillé un côté de la baleine, on ne la retourne qu'après avoir coupé le fanon tout entier; sa pesanteur donne beaucoup d'embarras à l'équipage : il faut, pour le lever, un grand nombre de crocs et de poulies. Le fanon appartient aux propriétaires du vaisseau, et à ceux qui partagent les frais de l'entreprise. Les mercenaires sont payés à leur retour, sans égard au succès de la pêche.

Autrefois les Hollandais faisaient l'huile de baleine au Spitzberg, dans un lieu qui se nomme *Smeerenbourg*, aux environs de Harlinger-Kocherey; et quand Martens alla dans ce pays, on y voyait encore tous les ustensiles qu'ils employaient à cette opération. Quelques basques, dit-il, choi-

sissent encore le même endroit (Bouillerie de Harlingen); mais en général les vaisseaux français font bouillir l'huile sur leurs vaisseaux, et de là vient qu'ils en perdent plusieurs par le feu. Les Allemands mettent le lard dans des tonneaux, où ils le laissent fermenter et se convertir de lui-même en huile, sans qu'on ait jamais appris qu'elle les ait fait sauter. En le faisant bouillir, la perte est de vingt pour cent, plus ou moins, suivant sa bonté. Dans le voisinage de Hambourg, où l'on fait l'huile, on tire la graisse des tonneaux pour la mettre dans une grande cuve, d'où elle est jetée dans une chaudière large et plate, qui en contient jusqu'à cinq cent soixante pintes. Après l'avoir fait bouillir sur le fourneau, on la puise avec de petits chaudrons, on la jette dans un grand tamis qui ne donne passage qu'aux parties liquides, et tout le reste est abandonné. Le tamis se met sur une grande cuve, à demi pleine d'eau, où l'huile se réfroidit, s'éclaircit et dépose au fond ce qu'elle a d'impur. Il ne reste que l'huile pure et nette, qui nage sur l'eau comme toute autre huile. De la grande cuve, on la fait couler par un tuyau dans une autre cuve de même grandeur, et de celle-ci dans une troisième, toutes deux à demi pleines d'eau, pour s'y clarifier encore plus. Enfin, elle passe dans un quatrième vaisseau, d'où elle est tirée pour remplir les barils qui servent à la conserver. Ceux qui ne la veulent pas si pure n'emploient que deux cuves. Le baril, qu'on nomme en Allemagne *karder*

ou *vierter el*, contient deux cent soixante-douze pintes de France; mais le baril du commerce n'est que de cent trente-six pintes. Quelquefois l'on fait aussi bouillir le marc, dont on tire une huile brune, mais si peu estimée, qu'elle n'en vaut pas les frais.

Le finnfisch, ou le gibbar, est aussi un animal très-commun dans la mer du Spitzberg. Il est de la longueur d'une baleine, mais il n'a que le tiers ou le quart de sa grosseur. On le reconnaît à ses nageoires, qui sont sur le dos, près de la queue, et par la force avec laquelle il souffle et rejette l'eau. Ses évents sont fendus en long, et l'animal en rejette l'eau avec plus de violence que la baleine. D'ailleurs, son dos n'est pas si courbé que celui de la baleine; la bosse du dessus de la tête est moins élevée; les barbes de ses fanons sont brunes et attachées à la mâchoire supérieure, comme dans la baleine. Le corps du gibbar est allongé, de couleur noire, mais d'une teinte moins intense que celle de la baleine; il est beaucoup moins gras; ce qui dégoûte d'autant plus d'en prendre, que le profit dédommage peu du danger; car, se remuant avec plus de vitesse que la baleine, et agitant sa queue et ses nageoires avec plus de violence, il effraie les pêcheurs jusqu'à leur faire craindre de s'en approcher assez pour le tuer à coup de lances, seules armes néanmoins qui puissent l'expédier promptement. Martens raconte que des pêcheurs de sa nation ayant lancé par méprise le harpon sur un gibbar, il les entraîna tout d'un

coup, avec leur canot, sous un glaçon d'où ils ne purent sortir. Les gibbars ont la queue plate. Lorsqu'ils paraissent dans la mer du Spitzberg, on n'y voit plus de baleines.

On trouve, dans la mer du Spitzberg, diverses sortes de petits animaux maritimes, qui sont : le crabe pagure ou tourteau, la chevrette, la salicoque et le pou de baleine. Les premiers sont trop connus pour les décrire.

Ils se trouvent ordinairement entre les rochers le long de la mer, et dans la graisse de la baleine qui flotte sur l'eau. Ils sont la proie des oiseaux de mer, qu'on ne manque point de voir en grand nombre dans tous les lieux où l'on trouve de ces petits animaux. L'on en voit aussi d'autres qui sont beaucoup plus petits, et qui sont la nourriture ordinaire des baleines, ce qui doit en faire supposer une prodigieuse abondance; Martens a de la peine à le croire, mais c'est uniquement parce qu'il ne peut s'imaginer qu'une si mince nourriture pût les rendre si grasses. Il juge plutôt, dit-il, qu'ils servent à nourrir les oiseaux de mer.

Le pou de baleine, *pycnogonon balaenarum*, ne ressemble au pou ordinaire que par la tête. Le corps de ces animaux est couvert d'écailles qui ont la dureté de celles de chevrettes. Ils ont quatre cornes, dont les deux premières sont courtes, mais droites, et les deux autres crochues et pointues. Ils ont deux yeux et n'ont qu'un naseau. De six écailles qu'ils ont sur le dos, la première a la forme d'une

navette de tisserand. On compare la figure de leur queue à celle d'un bouclier, mais elle est fort courte. La première des six écailles du dos est garnie de jambes en croissant ou plutôt en faucille; le dehors en est rond, le dedans dentelé comme une scie, et les extrémités pointues. A chaque côté de la seconde et de la troisième écaille, quatre autres jambes qui leur servent comme d'avirons ont une petite jointure en bas qui facilite leurs mouvemens. Ces insectes ne se trouvent que sur la baleine; et lorsqu'ils sont attachés à sa peau, ils ont leurs deux dernières jambes croisées sur le dos ou levées. Les six autres, qui ressemblent à celles de l'écrevisse, ont chacune trois jointures et sont fort aiguës. Le pou de baleine s'attache si fort à la peau de ce poisson, qu'on le mettrait plutôt en pièces que de l'en arracher; et pour l'avoir en vie, on est obligé de couper un morceau de la partie à laquelle il est attaché. Il ne se tient que sur les nageoires et les parties génitales, où la baleine ne peut se frotter facilement. Elle est quelquefois si couverte de ces insectes, qu'ils emportent de grandes parties de sa peau. C'est dans le temps de la chaleur qu'elle en est particulièrement tourmentée.

Martens, qui avait parcouru différentes mers, n'a vu que dans celle du Spitzberg deux espèces d'étoiles de mer qu'il décrit. La première a cinq pointes qui lui servent comme de jambes; elle est de couleur rouge. Le corps est couvert de cinq

doubles rangées de points grenus et aigus. Entre chacune de ces doubles rangées, il s'en trouve une simple des mêmes points; de sorte qu'on compte en tout quinze de ces rangées de grains, qui représentent la figure d'une étoile à cinq branches; d'ailleurs le dessus du corps ressemble au dos d'une araignée. De l'autre côté, on voit au centre la figure d'une étoile à cinq branches pointues, qui s'ouvre et se resserre comme une bourse, et qui est apparemment la bouche de l'animal. Autour de cette étoile, on voit de petites taches noires qui sont rangées aussi en forme d'étoile, et celle-ci est encore entourée d'une autre figure qui ressemble beaucoup à la renoncule. De l'étoile du milieu ou de la bouche, partent cinq bras ou jambes, qui, jusqu'aux extrémités, sont bordés de points grenus, mais qui n'empêchent pas qu'ils ne soient aussi unis qu'une coque d'œuf; ils sont couverts d'écailles; leur longueur est d'environ trois pouces, et depuis les endroits où les points commencent, ils vont toujours en diminuant. Entre les écailles il se trouve trois ou quatre autres points grenus et réunis, qui ressemblent à des verrues. Lorsque cet animal nage, il étend ces grains de chaque côté, comme les oiseaux étendent leurs ailes pour voler.

L'autre étoile de mer devrait se nommer plutôt *poisson de corail*, parce qu'elle ressemble si parfaitement aux branches de corail, qu'on la prend pour cette sorte de production marine avant de

s'être aperçu qu'elle est vivante. Elle est d'une couleur plus vive que la première, qui tire sur le rouge obscur. Son corps a dix angles : le dessus offre la forme d'une étoile avec autant de branches, qui ressemblent aux ailes d'un moulinet. Ce dessus est rude, mais le dessous est poli ; au milieu, on voit une autre figure d'étoile à six branches, qu'on peut prendre pour la bouche, et dont le tour est doux et uni jusqu'aux endroits d'où sortent les jambes. Entre les jointures il se trouve des cavités qui sont aussi assez douces ; le haut des jambes est gros, et leur milieu offre un creux assez doux aussi ; les bords en sont couverts d'écailles, les unes sur les autres, comme des rangées de corail ; mais au-dessous les écailles sont entrelacées, ont dans leur milieu de petites raies noires, et sont les unes sur les autres comme celles de l'écrevisse. En sortant du corps, les jambes se divisent en diverses branches, creuses, comme on l'a dit, jusqu'à l'endroit où elles se divisent en d'autres branches qui diminuent par degrés : les petites d'en-bas sont entourées d'écailles fort pointues. L'animal joint toutes ses pates en nageant, et les écarte ensuite comme s'il ramait. Martens en vit un qui, d'une pate à l'autre, n'avait pas moins d'un empan de longueur. Les plus grands ont les couleurs les plus vives. Ils ne vivent pas long-temps hors de l'eau. En mourant, leurs pates se retirent vers la bouche, et peu de temps après leur mort, ils se brisent en morceaux.

Martens décrit aussi divers poissons et d'autres habitans des mers, qu'il a vus soit dans les parages du Spitzberg, soit dans ceux qu'il a traversés pour arriver à ce pays. Ce sont : le maquereau, le marsouin, le butskopf (*Delphinus Orca*) ou l'épaulard, le weissfisch (*Delphinus Albicans*) ou le bielouga, le nahrval, la scie, le hay ou requin, le drachenfisch ou poisson dragon, et différens mollusques.

Les Allemands ont nommé *weiss-fisch* (poisson blanc) le bielouga, qui a la figure d'une baleine, et jusqu'à vingt pieds de long. Il n'a pas de nageoires sur le dos; mais il en a deux sous le ventre, et sa queue ressemble à celle de la baleine. Il a sur la tête une bosse et un trou par lequel il rejette l'eau. Sa couleur est un jaune pâle, et sa graisse assez abondante, à proportion de sa grosseur, mais si molle, que le harpon s'en détache facilement. On rencontre ces poissons en troupes, et Martens en vit à la fois plusieurs centaines.

Le *butskopf* est encore un monstre du Spitzberg qui a depuis seize jusqu'à vingt pieds de long. Son museau est d'une même grosseur et sans pointe, rempli de petites dents aiguës. Il a, vers le milieu du dos, une nageoire qui se voûte un peu en descendant, et deux autres sous le ventre, assez semblables à celles de la baleine, couvertes d'une peau épaisse et mêlée d'arêtes. Sa queue ressemble aussi à celle des baleines. Il a sur le cou une ouverture par laquelle il rejette l'eau, mais à moins de hau-

teur que la baleine; et le bruit qu'il fait en la rejetant est différent aussi par la force et par le son. Ses yeux sont fort petits, à proportion de sa grosseur. Il a le dos brun, la tête de même couleur, mais marbrée, et le dessous du ventre blanc. Les butskopfs suivent long-temps un vaisseau, et s'en approchent si près, qu'ils se laissent même toucher avec un bâton. Ils nagent contre le vent, comme tous les gros poissons, et Martens juge que c'est pour se mettre à couvert de la tempête; il croit même qu'ils en sont comme avertis par des douleurs qu'ils sentent quelques jours auparavant, et qui leur font faire des culbutes surprenantes, qu'on ne saurait prendre, dit-il, pour un jeu.

L'île de Jean Mayen, située sous le 71e degré de latitude, et à 40° environ de longitude occidentale du méridien de Paris, n'est considérable ni par son étendue ni par ses productions. Elle tire son nom du capitaine Jean Jacobs May, Hollandais, qui la découvrit en 1614; son étendue n'est que de huit à dix lieues du sud-ouest au nord-est; sa largeur varie. En quelques endroits, elle peut avoir deux ou trois lieues de largeur, et en d'autres, un quart de lieue.

Cette île est hérissée de rochers absolument nus et stériles. Elle était autrefois très-fréquentée par les Européens qui allaient à la pêche des baleines dans ses parages. Mais aujourd'hui que ces animaux en ont abandonné les côtes, on n'y aborde que fort rarement, et seulement pour se mettre à l'abri des

gros temps, ou pour chercher des plantes contre le scorbut.

La côte orientale de cette île, au rapport des navigateurs, est environnée de glaces pendant toute l'année jusque dans l'étendue de dix milles en mer. A la difficulté du passage le long de cette côte, se joint encore le danger auquel on est exposé par un vent terrible qui vient du haut du Beerenberg, ou montagne des ours.

Cette île, dit Anderson, paraît être un fragment détaché d'un continent, ou produit soit par des feux souterrains, soit par quelque autre accident extraordinaire : elle est inhabitée et tout-à-fait inhabitable. Le Mont aux Ours, situé dans la partie septentrionale, et ainsi appelé à cause de la grande quantité de ces animaux qu'on y aperçoit en tout temps, est si élevé, que sa cime se perd dans les nues; et, selon le rapport de quelques navigateurs très-dignes de foi, on le découvre par un temps serein à la distance de trente-deux lieues; cette montagne est nue, et son sommet est perpétuellement couvert de glaces et de neiges : elle remplit tout l'espace compris entre les côtes orientale et occidentale; cet endroit est le plus large de l'île.

Au pied du Mont aux Ours on voit une croûte assez mince d'une matière couleur de terre; ce n'est qu'un amas prodigieux de fiente des oiseaux de mer dont il se tient là des quantités prodigieuses pour donner la chasse aux crabes de mer, très-fréquens dans les environs de cette île. Cette couche

de fiente convertie en terreau, produit, par un heureux hasard, beaucoup de cochléaria, d'oseille, et d'autres herbes antiscorbutiques, d'une grande ressource pour les marins qui passent devant cette île dans leur voyage au Groënland.

L'île de Jean Mayen n'offre plus rien d'intéressant du côté de ses productions. Nous allons terminer cet article par le récit d'un incendie singulier qu'on y a vu en 1732. Anderson, dans son Histoire naturelle de l'Islande, le rapporte de la manière suivante.

Jean-Jacques Laab, capitaine d'un navire de Hambourg, qui allait en Groënland, avait été forcé par le vent contraire de mouiller à trois lieues au sud du Mont aux Ours. Le 17 mai, il aperçut tout à coup des flammes d'une longueur prodigieuse, qui s'élevaient du bas de la montagne, en se dispersant de tous côtés comme des éclairs vifs et rapides; des détonnations souterraines et terribles accompagnaient cet incendie. Laab, malgré l'excès de sa frayeur, ne pouvait quitter l'endroit où il était retenu par le vent contraire; il était en proie à des angoisses mortelles, car il craignait que l'incendie ne détruisît son navire. Cependant un brouillard épais sembla mettre fin à ce phénomène effrayant; les flammes cessèrent au bout de vingt-quatre heures. La montagne ne s'ouvrit point; elle ne vomit ni pierres ni matières combustibles, mais il en sortit une fumée noire et épaisse qui continua jusqu'au 21 mai. Le vent ayant alors changé, le navire se hâta de

gagner le large. Il était à peine à quinze lieues de l'île, lorsque Laab fut effrayé de nouveau par une énorme quantité de cendres que le vent poussait derrière lui; les voiles et le pont de son navire en furent bientôt couverts et tout noircis. Il craignit d'abord que ces cendres n'eussent apporté avec elles des charbons ardens, ou des parcelles de minéraux enflammés, qui auraient pu mettre le feu à son vaisseau; mais ayant trouvé ces cendres froides au toucher, et n'y voyant rien de combustible en les approchant du feu, il se rassura, et fit jeter de l'eau sur le pont pour les enlever. Tout l'équipage s'occupa de ce travail pendant plus de cinq heures avant qu'on pût venir à bout de nettoyer parfaitement le navire, parce que tant qu'il fut sous le vent, il recevait de temps en temps de nouvelles bouffées de ces cendres. Anderson, à qui l'on apporta de cette cendre, la trouva d'un gris clair, et fort douce au tact; vue au microscope, elle lui parut composée de petits grains de sable, ou plutôt de petits morceaux de pierre brisée.

Alick Payens, compatriote de Laab, passa quinze jours après dans cet endroit. Comme il avait entendu parler de l'aventure de Laab, il aborda à l'île de Jean Mayen, et il eut assez de courage pour visiter l'endroit où avait paru l'incendie. Il remarqua que la montagne n'avait aucune crevasse, qu'elle n'avait vomi que des cendres, et que tout le terrain en était couvert à deux lieues à l'entour, à la hauteur d'un pied.

L'on a vu précédemment, par la relation du voyage du Hollandais Barentz, que la Nouvelle-Zemble est un des misérables pays de l'univers, rempli de montagnes et toujours couvert de neige. Les seuls endroits qui en soient dégagés sont des fondrières impraticables, où il ne croît que des plantes chétives.

Le règne animal n'est guère plus riche : à l'exception des renards et des ours blancs qui sont très-féroces, il ne paraît pas que la Nouvelle-Zemble nourrisse d'autres quadrupèdes. A l'égard des oiseaux, on y retrouve une partie des mêmes espèces que dans le Spitzberg ; mais ils n'y passent que huit ou neuf mois. Le reste de l'année, qui est le temps de l'hiver, où le soleil ne se montre que quelques instans, ou même ne paraît pas du tout, on n'y voit que des renards. Les ours même restent continuellement dans leurs tannières. On trouve la description de ces animaux et des exemples terribles de leur force et de leur voracité en différens endroits de cet ouvrage.

On a rapporté précédemment les observations du capitaine Wood, Anglais, sur la Nouvelle-Zemble.

Quelque faibles que soient les notions que nous avons pu rassembler sur la Nouvelle-Zemble et sur ses productions, il faut avouer que nous en avons encore moins à l'égard des habitans qu'elle peut renfermer. Très-peu de voyageurs ont parlé des Zembliens; et le portrait qu'ils en ont fait est si

gné de la vraisemblance, que leur existence ît une chimère. Le plus grand nombre des vains et des voyageurs modernes prétend que ouvelle-Zemble n'a point d'habitans naturels; est l'opinion la plus probable. Suivant les voya-·s hollandais, les hommes qu'on rencontre sur e terre sont des Samoyèdes, qui y passent à la de l'hiver, et qui s'y occupent pendant l'été ement à la chasse et à la pêche; mais leurs ca-es et leurs instrumens y restent toute l'année, c'est ce qui a fait croire, sans doute, que la ivelle-Zemble avait des habitans. Les Samoyèdes portèrent aux Hollandais, qu'il n'y avait point itres habitans dans la Nouvelle-Zemble que x de leur nation qui y passaient et qui y res-nt pendant l'hiver, lorsqu'ils ne pouvaient pas enir. Ils ajoutèrent qu'il en périssait souvent le vent du nord, qui éteignait en très-peu de ips toute chaleur naturelle, quelques précau-is qu'on eût prises pour se garantir des effets du d. C'est vraisemblablement ce qui rend cette île abitable.

Jn seigneur russe disgracié, ayant rapporté à la ır de Moscou qu'il y avait des mines d'argent is la Nouvelle-Zemble, y fut envoyé pour en e la découverte; mais il revint comme il y était é. Il y retourna une seconde fois, accompagné ne grande quantité d'ouvriers : il n'a jamais re-u, ni lui, ni aucun des siens. On soupçonne étant restés trop long-temps à terre, ils n'au-

ront pu s'en revenir avant l'hiver, à cause des glaces, et qu'ils sont tous morts de froid.

Cependant un certain La Martinière, non le géographe, mais un chirurgien de vaisseau, dans un *Voyage aux pays septentrionaux*, dit avoir vu des Zembliens; et il en fait une peinture si ressemblante à celle des Samoyèdes, qu'en supposant qu'ils formassent réellement deux nations distinctes, la description des derniers serait aussi nécessairement celle des Zembliens, s'il en existait. Mais il y a bien de l'apparence que ce voyageur s'est trompé à cet égard, puisque tous les navigateurs hollandais et anglais qui ont abordé à la Nouvelle-Zemble, avouent qu'ils n'y ont jamais vu aucun naturel du pays. On ignore même jusqu'à leur nom dans tout le nord. Ainsi l'on doit être étonné que les judicieux auteurs de l'*Histoire naturelle* aient, sur la foi d'un témoin unique et justement suspecté, parlé des Zembliens et des Borandiens. Au reste, pour mettre les lecteurs à portée de juger eux-mêmes du degré de foi que mérite le rapport de La Martinière, nous allons donner un exemple de sa manière de voir les choses et de les raconter.

Ce chirurgien raconte d'abord fort sérieusement que le capitaine de son vaisseau et lui ayant appris qu'il y avait, parmi les habitans des côtes de la Laponie danoise, des sorciers qui disposaient des vents à leur volonté, ils s'adressèrent au principal négromancien d'une habitation, et le prièrent de leur fournir un vent qui les portât au cap Nord, dont

ils étaient fort éloignés. Le Lapon leur répondit qu'il ne pouvait fournir du vent que pour les conduire jusqu'à un promontoire qu'il leur nomma, et qui était assez près du cap où ils voulaient aborder. En conséquence, ils firent marché pour vingt francs, outre une livre de tabac. Le prétendu sorcier attacha à un coin de la voile du mât de misaine un lambeau de toile de la longueur d'un tiers d'aune, et large de quatre doigts, auquel il avait fait trois nœuds, et regagna son habitation.

« Il n'eût pas plus tôt quitté notre bord, poursuit La Martinière, que notre patron défit le premier nœud du lambeau. Aussitôt il s'élève un vent d'ouest-sud-ouest le plus agréable du monde, qui nous poussa à plus de trente lieues du Maelstroom, sans être obligés de défaire le second nœud. Cependant le vent commençait à varier et à vouloir se tourner au nord; notre patron dénoua le second nœud, et le vent nous demeura favorable jusqu'à plus de quarante lieues de cet endroit. Aux montagnes de Roncela notre boussole se détourna de plus de six lignes. Notre pilote la fit fermer; et comme il avait souvent navigué dans ces mers, il se servit seulement de la carte marine pour gouverner le vaisseau jusqu'à ce que nous eussions dépassé toutes les montagnes, dans lesquelles nous soupçonnâmes qu'il y avait de l'aimant. Alors la boussole reprit sa direction, et nous fit connaître que nous approchions du cap.

« Le vent manquait : notre patron dénoua le troi-

sième nœud du lambeau. Mais, ô malheur ! nous eûmes grand sujet de nous en repentir. A peine ce nœud fut-il défait, qu'il s'éleva un furieux vent de nord-nord-ouest qui nous fit voir à chaque instant des abîmes immenses, près d'engloutir notre vaisseau. Il semblait que le firmament allait s'écrouler pour nous écraser sous ses ruines, et que Dieu, par une juste vengeance, nous voulait exterminer pour la faute que nous avions commise d'avoir adhéré aux sorciers. Nous ne pouvions tenir aucune voile, et nous fûmes obligés de nous abandonner à la merci des flots en courroux. Après avoir passé trois jours dans cet état cruel, une bourrasque nous jeta tout d'un coup sur un rocher à quatre lieues des côtes. Chacun commença à se lamenter, et à demander pardon à Dieu de bon cœur, croyant que c'était son dernier jour ; car tout le monde s'attendait à voir briser le vaisseau en mille pièces. Une vague des plus violentes fit notre bonheur : elle releva notre vaisseau de dessus le rocher, et le remit à flot. »

LIVRE TROISIEME.

ISLANDE.

L'ISLANDE est située sous le cercle polaire arctique, entre l'Europe et le Groënland. Cette île, depuis qu'elle est connue, a toujours dépendu d'une puissance européenné, dont elle a reçu les lois et la religion.

En 1750, Nicolas Horrebow, magistrat et savant danois, fut envoyé par le roi de Danemark en Islande, pour prendre connaissance de l'état de cette île.

« Quoique l'Islande, dit cet historien, soit après la Grande-Bretagne l'île la plus considérable de l'Europe, et qu'elle forme un pays très-étendu qui mériterait bien d'être connu, il n'en est cependant aucun sur lequel on ait des renseignemens si vagues ou si peu exacts. Ce n'est pas que les Islandais aient ignoré l'art d'écrire; aucun peuple au monde n'a peut-être pris plus de soin qu'eux de consacrer dans des écrits la mémoire de tout ce qui s'est passé dans leur pays; mais autant ils ont écrit sur l'histoire civile et politique, autant ils ont négligé l'histoire physique, et c'est de là que procède le défaut de connaissances à cet égard.

« Je dois prévenir, ajoute-t-il, que ma relation

diffère d'autant plus de toutes les autres qu'elle ne contient rien que je n'aie vu par moi-même, ou dont je ne doive la connaissance à l'expérience et au séjour que j'ai fait pendant deux ans dans cette île. Pour ce que j'ai rapporté d'antérieur à mon arrivée, je l'ai appris d'Islandais très-éclairés qui en ont été témoins. »

Horrebow dit ensuite que les observations astronomiques et météorologiques qu'il a faites pendant son séjour, lui ont procuré des connaissances certaines sur la hauteur de cette île, et sur la température de son climat; que l'éclipse de lune arrivée au mois de décembre 1750 lui a fait connaître exactement la longitude de l'Islande.

On juge donc bien que Horrebow a été notre principal guide dans la description qui va suivre; mais on a eu soin d'y joindre tout ce qu'il n'a pas censuré dans l'histoire d'Anderson, la meilleure que l'on connût avant la sienne. Ainsi, ces deux ouvrages fondus ensemble donnent de l'Islande les connaissances les plus exactes, les plus étendues et les plus récentes qu'on ait eues jusqu'à ce jour, sans qu'on ait négligé de recueillir tout ce qu'on a pu trouver de sûr et d'intéressant dans les différens écrivains qui ont précédé.

L'Islande est située dans l'océan Atlantique; sa côte la plus méridionale est sous les 63° 6′ de latitude; son cap le plus occidental est à 27° 20′ à l'ouest du méridien de Paris, à deux cent quarante lieues des côtes de Norvège, et à cent de celles du Groën-

land; elle est par conséquent de 4° plus à l'est qu'on ne la croyait.

Quant aux dimensions exactes de l'île, dit Horrebow, il est très-difficile de les donner : cette opération exigerait bien des voyages; et ce n'est qu'après de longs travaux qu'on pourrait se flatter de quelque succès. Cependant, en réunissant les différentes remarques qu'il a faites aux témoignages des Islandais les plus instruits, on peut juger que leur pays a, de l'orient à l'occident, près de quatre-vingts lieues danoises. A l'égard de sa largeur du sud au nord, si l'on considère les endroits les plus étroits, ils n'ont guère que quarante lieues; mais il s'en trouve d'autres dont la largeur va jusqu'à soixante. Ainsi, on peut porter la largeur de l'île, en général, à cent lieues de vingt-cinq au degré.

« L'Islande entière, selon Mallet, ne doit être regardée que comme une vaste montagne parsemée de cavités profondes, cachant dans son sein des amas de minéraux, des matières vitrifiées et bitumineuses, et s'élevant de tous côtés du milieu de la mer qui la baigne en forme d'un cône court et écrasé; sa surface ne présente à l'œil que des sommets de montagnes blanchis par des neiges et des glaces éternelles; et plus bas, l'image de la confusion et du bouleversement. C'est un énorme monceau de pierres et de rochers brisés et aigus, quelquefois poreux et à demi calcinés, souvent effrayans par la noirceur et les traces du feu qui y sont encore empreintes. Les fentes et les creux de ces ro-

chers ne sont remplis que d'un sable rouge, noir et blanc; mais, dans les vallées qui séparent les montagnes, on trouve des plaines vastes et agréables, où la nature, qui mêle toujours quelque adoucissement à ses fléaux, laisse un asile supportable à des hommes qui n'en connaissent point d'autre, et au bétail une nourriture abondante et très-délicate.»

On croit, avec assez de fondement, que c'est la vue de ces glaces dont le sommet des montagnes et la plus grande partie des côtes de l'île sont presque perpétuellement couverts, qui lui a fait donner le nom d'*Is-Land*, mot norvégien qui signifie pays de glace.

Le climat de cette île est en général le même qu'en Suède et en Danemark. Les observations météorologiques de Horrebow le démontrent clairement; il résulte de leur examen que les quatre saisons y sont très-distinctes, contre l'opinion générale, qui n'admettait en Islande que l'été et l'hiver.

Le printemps y est doux et agréable; l'été n'incommode point par des chaleurs excessives; l'automne est mêlé de temps pluvieux et de beaux jours; l'hiver commence au mois de décembre, et amène quelquefois beaucoup de neige; mais les plus grands froids se font sentir communément au mois de février ou de mars.

Aux rigueurs de l'hiver se joint encore le désagrément de la courte durée des jours; mais il n'est pas vrai que les ténèbres y règnent plusieurs mois de suite, comme toutes les géographies le débi-

tent. On doit faire attention d'abord que les jours ne peuvent être égaux dans toute l'île; mais qu'ils sont plus courts en hiver et plus longs en été, suivant que les lieux sont plus septentrionaux; et plus longs en hiver et plus courts en été, suivant que les lieux sont plus méridionaux.

Horrebow nous assure, d'après le témoignage des gens habiles et lettrés qui ont habité la partie septentrionale de l'île, que dans le jour le plus court de l'hiver le soleil paraît environ une heure sur l'horizon, et que la clarté y règne près de quatre heures. Il peut se faire aussi que dans les extrémités les plus septentrionales, comme par exemple, à la pointe du Norden-Strand et de Kisefiords-Syssel, le soleil ne se montre pas pendant quelques jours; mais cependant on n'y reste point dans l'obscurité. Au moyen de la réfraction, on y a des crépuscules qui éclairent pendant plusieurs heures.

En été, la longueur des jours dédommage l'Islande de la brièveté de ceux d'hiver : le soleil ne reste que deux ou trois heures sous l'horizon, et depuis la mi-mai jusqu'au mois de septembre, il n'y a plus de nuit, ou du moins elles sont toujours accompagnées d'une clarté assez grande pour qu'on puisse lire très-aisément. Les aurores boréales et les parélies sont des phénomènes qu'on observe assez souvent en Islande, surtout les premières: elles éclairent presque toutes les nuits de l'hiver, mais leur clarté est rarement assez forte pour qu'on

puisse en tirer de grands avantages. Les voyageurs seulement peuvent profiter de cette lueur pour se guider; mais elle ne suffirait pas pour que l'on pût faire quelque ouvrage.

Les parélies sont des anneaux colorés comme l'arc-en-ciel qu'on observe autour du soleil. Il se passe peu d'années qu'il n'en paraisse en Islande, et on les regarde, ainsi qu'ailleurs, comme l'annonce des mauvais temps et des orages; ce qui n'empêche pas que le contraire n'arrive souvent.

La situation de l'Islande l'exposant beaucoup à la violence des vents, on y ressent quelquefois des ouragans qui font de grands ravages, mais cependant ils n'y sont pas aussi communs que l'a prétendu Anderson; car Horrebow assure qu'il n'en a vu que deux en deux ans. En été, les vents sont d'un grand secours contre la chaleur. Toutes les fois qu'il fait beau temps, il s'élève communément pendant la nuit un vent de terre qui règne dans toute l'île. Entre neuf et onze heures du matin, succède un petit vent de mer qui dure jusqu'à cinq heures du soir, et même quelquefois jusqu'au coucher du soleil. L'un et l'autre de ces vents rafraîchissent l'air fort doucement, et ne donnent ni pluie, ni mauvais temps.

L'Islande est fort inégale dans toute sa surface, et hérissée d'une extrémité à l'autre de rochers et de montagnes immenses qui sont contiguës, soit du sud au nord, soit de l'est à l'ouest; cependant il se trouve entre ces montagnes des vallées fertiles

et d'une grandeur considérable. Cette disposition du pays l'a fait diviser en dix-huit districts appelés *harden* et *syssel,* tous situés le long des côtes, et dont chacun peut avoir quinze à vingt lieues. Ces harden sont aussi séparés dans quelques cantons, par de grands golfes ou par des rivières; et il y en a plusieurs de si étendus, qu'il a fallu y établir deux sous-baillis.

De toutes les montagnes situées dans le centre de l'île, la plupart sont stériles et inhabitées. Il en est peu qui donnent des pâturages; mais celles qui sont près des districts, celles qui les séparent ou qui sont situées dans leur arrondissement, sont en général très-fertiles, et fournissent d'excellente nourriture pour les bestiaux.

On divise les montagnes stériles en deux espèces: les unes ne sont composées que de roche et de sable; les autres sont, pendant toute l'année, couvertes entièrement, ou seulement à leur sommet, de glace et de neige, et on les appelle *jokuls*, *jockelen*. Il en sort en été de grands ruisseaux dont les eaux sont troubles, noirâtres, et la plupart de fort mauvaise odeur.

Ce qu'il y a de singulier, c'est que ces jokuls, qui ne sont pas bien haut, sont dominés par d'autres montagnes beaucoup plus élevées, et sur lesquelles cependant on ne voit en été ni glace, ni neige. Il faut sans doute en chercher la cause dans la substance intérieure de ces rochers, et dans l'abondance du nître et du salpêtre dont ils sont remplis.

« La nature de ces jokuls, dit Horrebow, n'étonne pas moins que les phénomènes qui s'y font remarquer. Une suite d'observations physiques sur ces montagnes instruirait sans doute bien plus qu'une description historique; mais comme je n'ai pu me procurer que des connaissances du dernier genre, je vais rapporter ce qui m'a frappé davantage.

« Ces jokuls croissent, décroissent, s'élèvent et s'abaissent, grossissent et diminuent perpétuellement. Chaque jour ajoute à leur forme, ou en change quelque chose. Par exemple, si l'on aperçoit des traces de quelqu'un qui a passé la veille, et qu'on suive ces traces, elles se perdent tout à coup et se trouvent aboutir à des monceaux de glace qu'on ne peut absolument traverser; d'où l'on conclut que ces glaces n'existaient pas le jour précédent. Ce fait se vérifie avec beaucoup de facilité, puisque si l'on abandonne le premier sentier, et que l'on veuille remonter les jokuls en faisant un circuit à leur pied, on retrouve les traces qu'on avait abandonnées à la même hauteur et sur la même ligne que les premières.

« Il arrive aussi qu'on trouve un passage et un chemin dans des endroits où quelques jours auparavant on n'avait vu que des monceaux de glaces inaccessibles.

« Souvent des voyageurs imprudens ou téméraires, voulant tenter de passer à travers ces glaces, ont perdu leur cheval dans les crevasses qui s'y

trouvent; et une chose fort surprenante, c'est que peu de jours après on a retrouvé le cheval étendu sur la surface de la glace : ainsi, ce qui était un gouffre, un précipice de plusieurs toises de profondeur, redevient au niveau, et ne présente plus aucun vide. »

Il s'ensuit de ces faits, qu'il n'y a réellement point de chemin sûr à travers ces jokuls, et que les voyageurs y sont exposés à de fâcheux accidens. On ne trouve de ces jokuls que dans le canton de Skatefiell, à la partie méridionale de l'île.

Les autres montagnes couvertes de glace, telles que l'Hécla, le Wester, le Jockel, le Dranga et quelques autres, sont d'une nature différente des jokuls, et n'éprouvent pas, comme eux, les changemens dont on vient de parler.

La plupart de ces jokuls sont des volcans qui, de temps à autre, jettent du feu et des flammes, et causent des tremblemens de terre : on en compte environ une vingtaine dans toute l'île. Les habitans des environs de ces jokuls ont appris, par leurs observations, que lorsque ces montagnes de glace s'élèvent jusqu'à une hauteur considérable, c'est-à-dire, lorsque la glace et la neige ont bouché les cavités par lesquelles il est anciennement sorti des flammes, on doit s'attendre à des tremblemens de terre, qui sont suivis immanquablement d'éruptions de feu. C'est par cette raison, dit Horrebow, qu'à présent les Islandais craignent que les jokuls qui jetèrent des flammes, en 1728, dans le canton

de Skatefiell, ne s'enflamment bientôt, la glace et la neige s'étant accumulées sur leur sommet, et paraissant fermer les soupiraux qui favorisent les exhalaisons de ces volcans.

On pourra se faire une idée des effets terribles de ces jokuls, par le récit que nous allons donner du plus affreux ravage qu'on ait jamais vu en Islande, et qui arriva [illegible]1721.

Le jokul appelé *Katlegiaa*, à cinq ou six lieues au nord de la mer, et près du Solheima vatn, dans le Skatefiell, s'enflamma après plusieurs secousses de tremblement de terre, et vomit beaucoup de fumée et de feu. Cet incendie fondit des morceaux de glace d'une grosseur énorme, d'où se formèrent des torrens impétueux, qui portèrent fort loin l'inondation avec la terreur, et entraînèrent jusqu'à la mer des quantités prodigieuses de terre, de sable et de pierre. Tout le terrain que ces eaux parcoururent fut entièrement ruiné et dépouillé de cette couche supérieure qui forme le sol, et il ne resta qu'un lit profond de sable. Les masses solides de glaces, et l'immense quantité de terre, de pierre et de sable qu'emporta cette inondation, comblèrent tellement la mer, qu'à un demi-mille des côtes il s'en forma une petite montagne qui a diminué un peu avec le temps, mais qui paraissait encore au-dessus de l'eau en 1750, temps où Horrobow était en Islande.

Deux voyageurs se trouvant près du jokul embrasé, se réfugièrent à la hâte sur une petite mon-

tagne voisine, située entre la mer et le volcan. La violence de l'inondation détacha une quantité si considérable de terre, de sable et de pierre de cette montagne, que ces voyageurs, saisis d'effroi, croyaient à chaque instant voir écrouler la montagne entière; cependant il ne leur arriva aucun accident. Après avoir demeuré sur le sommet un jour et demi, ils traversèrent tout le terrain qui venait d'être inondé. C'est de ces hommes, témoins oculaires, et les plus fidèles qu'on puisse consulter sur cet affreux événement, que l'auteur danois paraît tenir ce récit.

Il ajoute qu'on peut juger combien cette inondation amena de matières à la mer, puisqu'elle la fit remonter douze milles au-delà de ses bords.

La fumée et les cendres que lançaient chaque éruption du jokul, obscurcirent tellement l'air, que pendant une journée entière on ne vit pas le soleil dans tout le canton. Les cendres qui suivaient le cours du vent, furent jetées à un éloignement incroyable. Le foin qui était dans la campagne, ainsi que l'herbe et une partie du poisson qu'on avait étalé pour sécher, en furent couverts. Heureusement, peu de temps après, il survint une pluie abondante qui dura un jour entier, et qui rétablit une partie de ce qui avait été gâté. Le feu du volcan ne donnait pas toujours une flamme bien claire. Il ne paraissait d'abord que des bouffées qui s'élançaient avec violence; bientôt après on apercevait une colonne de fumée extraordinai-

rement épaisse, qui répandait une odeur sulfureuse et très-forte. Le feu, vraisemblablement, était étouffé de temps en temps par des monceaux de neige et de glace qui se précipitaient dans le gouffre; c'est ce qui occasionnait une interruption dans la flamme, et un redoublement de fumée et d'exhalaisons.

La durée entière de cette inondation fut de trois jours, et ce ne fut qu'après ce temps qu'on put passer sur les montagnes comme auparavant.

A l'égard des autres volcans, le mont Hécla, que l'on a toujours compté parmi les plus fameux de l'univers, à cause de ses éruptions terribles, est aujourd'hui un des moins dangereux de l'Islande. Les monts *Katlegiaa*, dont on vient de parler, et le mont Krafle, ont fait récemment autant de ravages que l'Hécla en faisait auparavant.

On remarque que ce dernier volcan n'a jeté des flammes que dix fois dans l'espace de six cents ans, savoir, dans les années 1104, 1157, 1222, 1300, 1341, 1362, 1389, 1558, 1636, et pour la dernière fois en 1693. Cette éruption commença le 13 février, et continua jusqu'au mois d'août suivant. Tous les autres incendies n'ont de même duré que quelques mois. Il faut donc observer que l'Hécla ayant fait les plus terribles ravages au quatorzième siècle, à quatre reprises différentes, a été tout-à-fait tranquille pendant le quinzième, et a cessé de jeter du feu pendant cent soixante ans. Depuis cette époque, il n'a fait qu'une seule

éruption au seizième siècle, et deux au dix-septième.

Actuellement on n'aperçoit sur ce volcan ni feu, ni fumée, ni exhalaisons. On y trouve seulement, dans quelques petits creux, ainsi que dans beaucoup d'autres de l'île, de l'eau bouillante.

En 1750, deux Islandais, qui avaient fait leurs études à Copenhague, et qui voyageaient dans l'intention de chercher des plantes, parcoururent l'Hécla, et n'y trouvèrent que des pierres, du sable et des cendres, et de petites cavités remplies d'eau chaude. Après s'être beaucoup fatigués à marcher dans les cendres et le sable jusqu'aux genoux, ils revinrent sans avoir vu aucune marque de feu, et sans avoir pu aller jusqu'au sommet du mont, parce que l'Hécla, quoiqu'il ne soit pas une des plus hautes montagnes de l'Islande, a son sommet perpétuellement couvert de glace et de neige.

En 1726, après quelques secousses de tremblement de terre, qui ne furent sensibles que dans les cantons du nord, le mont Krafle commença à vomir, avec un fracas épouvantable, de la fumée, du feu, des cendres et des pierres; cette éruption continua pendant deux ou trois ans, sans causer aucun dommage, parce que tout retombait sur ce volcan, ou autour de sa base.

En 1728, le feu s'étant communiqué à des amas de soufre, situés près du Krafle, ils brûlèrent pendant plusieurs semaines. Lorsque les matières minérales qu'il renferme furent fondues, il s'en forma un ruisseau de feu, qui coula fort douce-

ment vers le sud, dans les terrains qui sont au-dessous de cette montagne. Ce ruisseau brûlant s'alla jeter dans un lac appelé *My-Vatn*, à trois lieues du mont Krafle, avec un grand bruit, et en formant un bouillonnement et un tourbillon d'écume horrible. La lave ne cessa de couler qu'en 1729, parce qu'alors, vraisemblablement la matière qui la formait était épuisée. Peu de temps après cette lave s'endurcit, et laissa sur son passage des pierres calcinées, dont la couleur et la friabilité indiquaient assez les effets terribles de ces matières ardentes. Il y eut une église et plusieurs métairies ruinées, avec les prairies qui les avoisinaient; mais il n'y périt personne. Le My-Vatn, dans lequel s'était jetée cette lave enflammée, fut rempli d'une grande quantité de pierres calcinées, qui firent considérablement élever ses eaux, et il y périt un grand nombre de poissons. Ce lac a environ vingt lieues de circuit, et il est éloigné de la mer de vingt lieues. La lave était comme un métal en fusion, et offrait un mélange de soufre, de minéraux et de pierres; elle coula pendant près de deux années entières, mais avec tant de lenteur et de tranquillité, qu'on pouvait en approcher sans courir le moindre risque.

L'écrivain danois dit que dans plusieurs entretiens qu'il eut sur cet événement avec un Islandais, homme d'esprit et de considération, cet habitant l'affirma qu'il avait été souvent examiner ce courant du feu, et que même il y avait allumé plusieurs fois sa pipe.

Nous ne parlerons point des autres volcans de l'Islande; il suffit d'avoir fait remarquer les plus considérables.

Entre les montagnes et sur les côtes, on trouve des vallées et des plaines qui donnent d'excellens pâturages. Les vallées du milieu du pays ne sont point habitées, mais on y conduit les moutons, qui restent toute l'année dans la campagne. Ces vallées sont entrecoupées de beaucoup de petites rivières, de ruisseaux, même de lacs, et d'excellentes eaux douces, qui nourrissent quantité de truites et de saumons, et qui répandent la fertilité et l'agrément dans les prairies qu'elles arrosent.

Les autres grandes vallées qui sont habitées, sont toutes plus basses que celles du milieu du pays. Elles s'étendent vers les côtes et le long de la mer; il y en a qui ont quatre à cinq milles de largeur; d'autres qui, après avoir serpenté pendant plusieurs milles entre les montagnes, se prolongent jusqu'aux bords de la mer. Ces grandes vallées composent les districts, et renferment encore de petits vallons, qui servent à entretenir des herbages. Plusieurs particuliers y ont des maisons qu'ils habitent pendant l'été, et où demeurent, pendant toute l'année, des gens qui ont soin du bétail, et qui recueillent le beurre, le lait et la laine.

Toutes les rivières et tous les torrens qui descendent des montagnes dans le pays plat, sont fort poissonneux. La mer forme aussi de grands golfes, très-favorables et très-propres à la pêche. Il y a

verture. Pendant que l'eau de cette source reprend son état naturel, la fontaine, de l'autre côté, jette de l'eau ; puis celle du milieu, et ainsi de suite, dans un ordre constant et alternatif.

Le mouvement perpétuel et régulier de ces trois sources n'est pas la seule chose qu'on y remarque; leurs eaux produisent encore des effets singuliers qui ne sont pas moins surprenans. Si l'on met de l'eau de la grande fontaine dans une bouteille, on la voit sortir de la bouteille deux ou trois fois au même instant que la source lance son eau, et ce jeu continue aussi long-temps que dure l'effervescence de l'eau qui est dans la bouteille. Après le second ou le troisième bouillonnement, elle devient tranquille et froide. Lorsqu'on bouche la bouteille après l'en avoir remplie, elle éclate en morceaux au premier jet de la source. Horrebow dit s'être assuré de ce phénomène par plusieurs expériences. Lorsque l'on peut approcher de la grande source, et que l'on y jette quelque chose de quelque nature que ce soit, et même du bois, elle l'entraîne au fond; mais aussi lorsqu'elle rejette l'eau, elle lance le bois et les pierres par-dessus ses bords, et même à quelques pas de son ouverture. On a quelquefois éprouvé sa force en y jetant des pierres aussi grosses et aussi pesantes qu'un homme vigoureux pouvait en porter : elles occasionnaient un grand bruit dans la fontaine; mais bientôt elles cédaient à la violence du bouillonnement; et, malgré leur pesanteur, elles étaient rejetées hors de l'ouverture.

De l'eau que cette source lance en l'air, il se forme un petit ruisseau qui se refroidit dans son cours, et va se jeter dans une rivière à peu de distance de là. Cette eau n'a que très-peu de goût minéral, et elle est fort bonne à boire lorsqu'elle est froide. Le terrain des environs donne toujours de bons pâturages, excepté à huit ou dix pieds autour des trois sources, où le sol est très-pierreux.

La ferme près de laquelle coulent les eaux encore tièdes de ces trois fontaines y fait abreuver son bétail, et il est prouvé que ses vaches donnent plus de lait que les autres; c'est un nouvel effet particulier à ces eaux. Au reste, cette dernière propriété, quoique extraordinaire, n'est pas affectée seulement aux trois *huerer* qu'on vient de décrire; il y en a plusieurs autres qui l'ont aussi, quoiqu'elles n'aient aucun mouvement réglé.

On trouve en plus de cent endroits de l'Islande d'autres eaux chaudes; mais, n'offrant rien de curieux, elles ne méritent d'être considérées que par les avantages qu'elles procurent aux habitans. Le premier est d'être un excellent baromètre. On a appris par l'expérience, que lorsque ces eaux donnent une fumée épaisse, la pluie n'est pas éloignée; au contraire, quand elles fument peu, c'est le présage d'un temps sec et serein. La raison de ce phénomène se conçoit très-facilement. Lorsque l'air est humide, les exhalaisons étant plus considérables, il s'ensuit nécessairement que les vapeurs de

ces eaux s'augmentent; au contraire, si l'air est sec il ne fournit que très-peu de vapeurs, et les exhalaisons sont en petite quantité.

Les habitans qui ont leur demeure près de ces eaux chaudes, et particulièrement auprès de celles qui sont bouillantes, s'en servent fort utilement à différens usages. Ils mettent leur viande, ou ce qu'ils veulent faire cuire, dans une marmite remplie d'eau froide qu'ils suspendent au-dessus de la fontaine; tout s'y cuit de la même façon que sur un grand feu, sans qu'aucune mauvaise odeur se communique aux alimens ni à l'eau de la marmite. Les voyageurs tirent de même un bon parti de ces sources, en y suspendant la théière qu'on porte ordinairement en voyage, et elle bout en moins d'un demi-quart d'heure.

Près de Krusevik est une de ces fontaines bouillantes, où le voyageur danois dit avoir vu un homme qui était occupé à courber des cerceaux, sans employer d'autre moyen que celui de tremper ses perches dans l'eau chaude. Quoiqu'elles eussent plus d'un pouce d'épaisseur, elles acquéraient un tel degré de flexibilité, que l'ouvrier paraissait faire ses cerceaux sans aucune peine. « Cependant, observe Horrebow, il était obligé de s'éloigner de la source d'heure en heure, quelquefois même plus tôt, pour respirer un autre air : ce qui rendait cette précaution nécessaire, c'est que la fontaine, qui est environnée de soufre, d'alun, de salpêtre, et de toutes sortes de terres colorées, exhale une odeur

aussi infecte que dangereuse. J'ai moi-même, ajoute-t-il, ramassé dans cet endroit différens échantillons de cette terre; mais l'odeur qu'exhalait cette source était si forte, que je ne pus la supporter que très-peu de temps. »

Les Islandais tirent encore un bon service de ces eaux chaudes; ils en forment des bains, dont on tempère la chaleur comme on veut. Ils sont en général si persuadés que ces bains sont salutaires, et qu'ils prolongent la vie, que ceux qui en ont à portée de leur habitation en font un usage fréquent dans toutes les saisons de l'année.

Comme dans tous les pays du monde, le terroir de cette île a beaucoup de variété. En plusieurs endroits il se trouve une bonne terre grasse; en d'autres, c'est la terre argileuse ou sablonneuse; ailleurs on voit des terres fangeuses, appelées *myren*, qui deviennent d'un bon rapport lorsqu'on est parvenu à les dessécher. La tourbe est assez commune partout, et d'une bonne nature.

Quelle que soit la différence des terres d'Islande, et l'utilité qui pourrait en résulter pour l'agriculture, les habitans ne connaissent généralement aucune autre occupation champêtre que celle de cultiver des prairies, de les fumer, de les garantir des bestiaux, et d'y recueillir le fourrage qu'elles produisent. C'est là ce qui fait la richesse des métairies, et chacune a ses prairies autour ou à peu de distance de ses murs. L'herbe y pousse avec une telle vitesse, que, quoique la neige soit à peine

fondue à la fin de juin en quelques endroits, quinze jours après on y voit de beau foin d'un pied de hauteur.

Les plantes les plus utiles parmi celles que l'Islande produit naturellement sont l'oseille, le cochléaria, l'angélique, et une certaine espèce de mousse qui croît sur les rochers nus et stériles, appelée *lichen islandicus*. Cette dernière plante est un aliment fort commun, et beaucoup d'habitans s'en servent au lieu de pain. Ceux qui sont voisins du lieu où elle croît en ramassent non-seulement pour leur provision, mais encore pour vendre à ceux qui ne sont pas à portée d'en recueillir. « J'ai souvent mangé de cette plante par goût, dit l'écrivain danois : je l'ai trouvée fort bonne et bienfaisante. »

Quant à celles qu'on appelle *potagères*, il paraît, par son récit, qu'avec des soins et de l'expérience dans le jardinage, on peut parvenir à en faire croître dans toute l'île, puisqu'en plusieurs jardins on trouve des choux, du céleri, du persil, des navets, des petits pois, plusieurs autres légumes de cette espèce, et en général diverses plantes qui sont en usage dans nos cuisines.

Il n'en est pas de même des arbres ou arbrisseaux fruitiers : on n'en voit pas d'autres ici que des groseillers, dont les fruits mûrissent assez bien, et sont de bon goût. « Je ne doute pas, observe notre auteur, que plusieurs autres sortes d'arbres et d'arbustes ne pussent très-bien y réussir, en leur don-

nant les soins convenables. Le plus grand inconvénient me paraît être dans la difficulté de transporter les arbres sans leur faire tort; pour l'éviter, il faudrait choisir un temps contraire à celui où l'on fait le trajet de cette île. Les vaisseaux ne partent de Copenhague que dans le mois de mai, temps où les arbres ont déjà poussé, et où quelques-uns même sont en fleurs; c'est ce qui les rend très-difficiles à transporter. Cependant, avec certaines précautions, on pourrait peut-être encore les apporter bien sains, et dans un état où l'on pourrait les transplanter avec succès. »

Puisque l'Islande renferme des jardins qui produisent des racines et des légumes, il est probable qu'elle produirait également des grains, si son terrain était cultivé; mais les Islandais ignorent absolument toute espèce de labourage et l'art de semer. On ne sait d'où peut procéder cette ignorance; car la tradition nous apprend que le pays était autrefois cultivé, et qu'il y avait des champs ensemencés. La vérité de cette tradition se reconnaît en divers endroits par les sillons de ces champs, et par les divisions qui en avaient été faites. Beaucoup de métairies, des plaines entières, et même quelques promontoires, ont des noms dérivés d'*aker,* qui veut dire champ; tels sont Akerkot, Akergierde, situés tous deux près de la ferme royale de Bessestadr, et Akernef, qui en est éloigné de trois milles. « D'ailleurs, dit Horrebow, j'ai sous les yeux le code d'Islande; j'y trouve différens chapitres où il

est traité des terres labourées, des champs ensemencés, des contestations qu'ils pouvaient faire naître, et des décisions qui devaient intervenir sur ces objets. » Quoiqu'il soit démontré par ces faits que l'agriculture a été en vigueur dans l'île, il est assez difficile d'expliquer comment un art si utile a été abandonné généralement; comment tous les habitans ont pu perdre à la fois l'habitude et le goût de labourer et de semer. On peut cependant présumer, avec assez de fondement, que l'affreuse mortalité qui, vers le milieu du quatorzième siècle, fit périr une si grande quantité de monde en Europe, et surtout dans les pays septentrionaux, ayant réduit les Islandais à un très-petit nombre d'hommes, les bras manquèrent à la culture, et qu'insensiblement la facilité de recueillir les pâturages fit abandonner les occupations plus pénibles et plus multipliées du labour, des semailles et de la récolte.

Depuis cette époque, si funeste à l'humanité, on ne trouve rien dans les annales islandaises qui concerne l'agriculture. L'auteur danois nous apprend que son souverain a fait passer dans l'Islande plusieurs paysans de Danemark et de Norvège, pour rétablir la culture des terres. Le climat de cette île ne peut contrarier les succès qu'on est en droit de se promettre, puisqu'en Laponie, où l'été est beaucoup plus court, on recueille de très-bon orge; six ou sept semaines suffisent pour le semer, le faire mûrir et faire la moisson. Nous avons de plus

un fait qui démontre que ce blé viendra très-bien en Islande : il croît en certains endroits de cette île, surtout dans le canton de Skaptefield, une sorte de blé sauvage dont on fait une farine excellente, que les naturels du pays estiment autant que celle qu'on leur apporte de Danemark. Ce blé sauvage croît dans un terroir profond, où il ne vient aucune autre plante. En quelques endroits, il est petit et clair-semé; en d'autres, il est abondant et très-épais. Il se sème de lui-même chaque année. Sa tige, qui s'élève à la hauteur de trois pieds, fournit une belle paille garnie d'un épi long, dont la forme est semblable à celle de notre froment. Peut-être que ce blé est un reste de celui qu'on avait anciennement semé, et que le temps ou le défaut de culture a fait dégénérer au point où on le voit aujourd'hui. Quoi qu'il en soit, le roi de Danemark a donné des ordres précis d'examiner cette plante, et d'essayer de la faire venir partout où l'on pourra, pour le bien général des habitans.

Les plantes marines sont en très-grand nombre. Aucunes de ces productions marines ne sont inutiles aux habitans : les unes servent à nourrir les bestiaux pendant l'hiver, lorsqu'on manque de fourrage; l'algue sucrée se mange par goût plutôt que par nécessité; elle fait même une branche de commerce entre les habitans des côtes et ceux qui sont plus éloignés dans les terres. Le prix de cette plante est de la moitié du prix que vaut le poisson séché.

A l'égard des arbres, ils sont en assez petit nombre en Islande. On n'y voit que des bouleaux et des saules dont la grosseur n'excède pas celle du bras, et dont la hauteur va au plus à dix ou douze pieds. En plusieurs endroits, les arbres sont rassemblés de manière qu'ils forment çà et là de petits bouquets; mais généralement parlant, on peut dire qu'ils sont assez rares relativement à l'étendue de l'Islande. Outre ces bois, il y a des broussailles et des arbrisseaux qui donnent assez d'ombrage pour garantir du soleil une personne ou deux; le genévrier et d'autres arbustes de cette espèce sont fort communs. Nous ne faisons ici mention de ces productions peu considérables, que parce qu'elles offrent aux habitans des ressources pour faire du charbon à l'usage des forges. Les habitans riverains en ont de bien plus sûres dans les arbres que la mer amène tous les ans en grande quantité sur les côtes de leur île.

En creusant la terre de côté et d'autre, on trouve des souches pourries et de vieilles racines qui indiquent qu'il y a eu anciennement des bois en bien des lieux où il n'en existe plus actuellement. Quelquefois on en rencontre une espèce fort singulière, que l'on nomme *sutur brand*, noir tison. Ce bois est toujours à une grande profondeur, en morceaux larges et minces comme de grandes tablettes, et communément entre de grosses pierres qui le couvrent par-dessus et par-dessous. Il est d'une pesanteur singulière, fort dur, noir comme

l'ébène, et ondé. « Je fus extrêmement surpris, dit Horrebow, lorsque j'en vis pour la première fois, et plus encore lorsqu'on m'assura de quelle manière il se trouvait dans les pierres. Je doutai que ce fût du bois, et je crus devoir le mettre au rang des pétrifications; mais comme je fis l'expérience qu'il cédait au rabot, qu'il donnait des copeaux très-fins, et qu'on pouvait le travailler comme on jugeait à propos, je pense qu'il doit être regardé comme un bois d'une espèce singulière, et en conserver le nom. »

Il n'y a point de bêtes fauves en Islande; il ne s'y trouve d'autres animaux sauvages que des renards. On y voit arriver quelques ours qui viennent du Groënland sur de gros glaçons; mais les habitans ont grand soin de les empêcher de pénétrer dans le pays, ou de s'y multiplier lorsqu'ils parviennent à y entrer. Dès qu'ils en aperçoivent un, ou seulement ses traces, ils ne cessent pas de le chercher et de le poursuivre jusqu'à ce qu'il soit tué. Deux motifs très-pressans les portent à cette chasse : le premier est de prévenir les ravages que ces animaux, très-voraces dans les pays septentrionaux, pourraient faire parmi leurs troupeaux; le second, c'est de gagner le prix assigné pour la peau qui doit en toute occasion être remise au bailli, parce qu'elle est dévolue de droit au fisc royal. Ces peaux d'ours de Groënland passent pour les plus belles : on en a de blanches, de grises, de brunes et de tigrées.

Les renards d'Islande sont à peu près de la même couleur que les nôtres; les habitans les appellent *morroth*. Les noirs y sont très-rares, et on les regarde comme des étrangers qui sont venus dans l'île sur les glaces du Groënland.

Il n'en est pas de même des renards blancs. Ils sont très-communs; mais on en voit très-peu de gris-bleus. Les blancs le sont l'été comme l'hiver, et ne changent pas de couleur. Ceux des autres couleurs la conservent également pendant toute l'année, à l'exception du temps de leur mue, où, comme l'on sait, tous les animaux paraissent d'une couleur mélangée.

Les animaux domestiques de l'Islande sont les chevaux, les bœufs, les vaches, les moutons et les chèvres. Les premiers sont généralement petits, courts et ramassés, mais vigoureux et forts. Les habitans les aiment beaucoup : ils sont si communs, que les bergers gardent leurs troupeaux à cheval, et que chacun se pique d'en avoir le plus qu'il peut; ce qui leur est d'autant plus facile, qu'ils ne coûtent rien à nourrir : quant à ceux dont on n'a pas besoin, on les mène, après les avoir marqués, dans les montagnes où on les laisse plus ou moins de temps. Lorsqu'on veut les prendre, on envoie des gens qui les chassent, les rassemblent en une troupe et les prennent avec des cordes, parce qu'alors ils sont devenus très-sauvages. Si quelques jumens donnent des poulains dans ces montagnes, les propriétaires les marquent comme les autres, et les laissent là

trois ans. Ces chevaux deviennent communément plus beaux, plus fiers et plus gras que tous ceux qui sont élevés dans les écuries.

En général, les bœufs et les vaches n'ont rien en Islande qui les distingue des nôtres; mais dans les parties méridionales de l'île, on voit plusieurs de ces animaux qui n'ont point de cornes. Les Islandais tirent leur principal revenu de leurs vaches, par le commerce du beurre qu'ils font et par l'usage où ils sont de composer leurs boissons ordinaires avec le petit-lait qui reste lorsque le beurre est fait. Ils donnent à cette liqueur le nom de *syre*. A mesure qu'elle vieillit, elle devient claire et aigre jusqu'à égaler en force le vinaigre de vin; après quoi, n'étant plus potable seule, on y mêle beaucoup d'eau pour en tempérer l'acidité.

Dans les contrées méridionales où les pâturages ne sont pas assez communs relativement à leur population, les Islandais ont un usage qu'on pourrait éprouver peut-être avec quelque avantage dans tous les pays maritimes où les fourrages sont rares. On nourrit les vaches avec l'eau dans laquelle on a fait cuire du poisson, et on y mêle même des poissons pourris et des arêtes, qu'on réduit en bouillie à force de feu. Les vaches y sont si bien accoutumées, qu'elles sont très-friandes de cette nourriture. C'est même pour elles une espèce de rafraîchissement, après lequel elles donnent de bon lait, sans qu'il contracte ni mauvais goût ni odeur désagréable.

Les chèvres, les moutons sont de même gran-

deur que les nôtres. Ces derniers ne diffèrent de nos moutons qu'en ce qu'ils ont presque tous, moutons, brebis et béliers, des cornes plus grandes et plus grosses que ces animaux n'en ont chez nous. Il s'en trouve plusieurs qui ont trois cornes, et quelques-uns même qui en ont quatre, cinq et même davantage. Cependant il ne faut pas croire que cette particularité soit commune à toute la race des moutons d'Islande, et que tous les béliers y aient plus de deux cornes. Dans une troupe de cinq à six cents moutons, on en trouve à peine trois ou quatre qui aient quatre ou cinq cornes; et lorsque le cas arrive, on les envoie à Copenhague comme une rareté. Tout mouton qui a plus de deux cornes vaut en Islande, comme ailleurs, beaucoup plus qu'un autre, à cause de sa singularité; et c'est une preuve qu'ils n'y sont pas bien communs.

Il se fait tous les ans un grand trafic de moutons et de la laine qu'on a recueillie, qu'on enlève pour le Danemark; cependant cette laine en général ne paraît pas supérieure à celle des moutons de ce royaume. Le choix de la matière, la préparation qu'on sait lui donner, ce sont là les moyens les plus sûrs qu'on doive employer dans la fabrication des étoffes pour les conduire à la perfection, et c'est aussi par là qu'on parvient à tirer un parti très-avantageux de la laine d'Islande, qui a, comme partout, différens degrés de qualité et de bonté.

Cette île n'ayant point d'autres grains qui ceux qu'on y apporte de Danemark, ce qui les rend

toujours chers, on y élève peu de volaille, telle que des poules, des canards et des pigeons. Il ne s'en trouve même que chez quelques gens aisés qui se piquent de vivre avec un peu de délicatesse, ou chez des marchands qui nourrissent des poules pour faire commerce de leurs œufs.

La disette de volaille domestique est à la vérité bien réparée par l'abondance du gibier, et surtout des oiseaux aquatiques. Le gibier consiste en bécasses, en cailles, et en perdrix d'une espèce particulière, qui est blanche en hiver, grise pendant l'été, et qui a toujours les pates couvertes d'un petit duvet : c'est ce qui a fait donner à ces oiseaux, par les ornithologistes, le nom de *lagopodes :* en Allemagne et en Suisse, on les appelle *poules-de-neige.*

Parmi les oiseaux qui vivent sur les eaux, et qu'on y voit en grand nombre, il faut distinguer ceux d'eau douce et ceux de mer. Ces derniers sont en troupes immenses sur de petites îles voisines de l'Islande, et se répandent jusqu'à douze ou quinze lieues de distance. C'est même à la vue de ces oiseaux qu'on commence à s'apercevoir qu'on approche de cette île. On trouve parmi ces oiseaux de mer différentes espèces de mouettes.

Parmi les oiseaux de rivière et d'eau douce, qui sont mangeables, il y en a quelques-uns d'un goût exquis. On met dans cette classe les cygnes, les oies, les canards, les plongeons, les sarcelles, et d'autres de cette espèce.

Les cygnes et les canards sont de tous ces oiseaux ceux qui font le plus de profit aux Islandais par leur multitude, par leurs œufs, qui sont une bonne nourriture, et par le duvet et les plumes, dont on fait un commerce très-lucratif.

Les Islandais distinguent dix sortes de canards, qu'ils désignent tous par des noms particuliers. Dans ce nombre, il n'y en a que six sortes qui se mangent. Les meilleurs sont de la grosseur d'un pigeon. Mais l'espèce la plus estimée, la plus utile, est le canard à duvet, appelé en islandais *aeder-fugl*; en allemand, *eider-ente*, et en latin, *anas mollissima*, que nous avons décrit parmi les oiseaux du Spitzberg. Il y en a une grande quantité dans toutes les parties de l'île; mais le plus grand nombre se tient du côté de l'occident, parce qu'il s'y trouve de petites îles où ces oiseaux font leur retraite. Les habitans ayant reconnu le bénéfice qu'ils tiraient de ces eider, ont arrangé plusieurs petites îles à quelque distance des côtes pour y attirer ces oiseaux; aussi s'y en trouve-t-il une multitude infinie, parce qu'ils multiplient beaucoup. Quoique ce canard ait soin de choisir ainsi de petites îles désertes pour y établir son ménage, cependant, avec un peu de précautions, on parvient à l'accoutumer à vivre près des habitations; mais il ne faut alors garder ni chien ni bétail. J'ai moi-même été témoin, dit Horrebow, que les canards vont quelquefois habiter la terre-ferme. Alors si ceux qui les y ont attirés ne leur donnent point

d'inquiétude, ils peuvent aller et venir parmi ces oiseaux, même quand ils sont sur leurs œufs, sans qu'ils en soient effarouchés. On peut aussi leur ôter ces œufs sans qu'ils quittent leurs nids, et sans que cette perte les empêche de renouveler leur ponte jusqu'à trois fois. Les petits qui naissent dans ces endroits, y couvent l'année suivante, et se multiplient au profit du propriétaire.

L'estomac de cet oiseau est garni de ce duvet mou et élastique, connu sous le nom d'*eiderdun*, d'où vient notre mot corrompu d'édredon. Le meilleur est celui qu'on appelle *duvet-vif*, parce qu'il a le plus de ressort, et qu'il est encore le plus durable. L'oiseau se l'arrache de l'estomac pour faire son nid; c'est là qu'on le ramasse, et qu'on l'enlève avec les œufs. La première ponte enlevée, le canard refait un autre nid, se déplume de nouveau, et pond d'autres œufs qu'on lui dérobe encore. Cependant il ne se décourage point; un autre nid est bientôt refait et remplumé une troisième fois; mais comme la femelle est alors toute dépouillée de plumes sous l'estomac, le mâle vient à son défaut, et se déplume à son tour. C'est ce qui fait que ce nouveau duvet est le plus précieux et le plus blanc; car le mâle a l'estomac blanc, au lieu que la femelle l'a brun. Elle fait donc une troisième ponte; mais si on enlève encore ses œufs, elle abandonne pour jamais cet endroit. Aussi les bons économes ont grand soin de lui laisser couver cette ponte; ils sont assurés que, l'année suivante,

revenant au même endroit avec son mâle et ses enfans, au lieu d'un nid ils en auront trois ou quatre.

Quand les petits canards ont quitté le nid, on ôte le duvet pour la troisième fois. De cette façon les habitans ont de chaque nid deux pontes d'œufs, et trois récoltes de duvet. On peut juger de là quel profit ces oiseaux rapportent à ceux qui ont plusieurs centaines de nids sur leur terrain. Les œufs ont un très-bon goût, et ne le cèdent point à ceux de poule. Tout ce que les Islandais amassent de duvet est transporté hors du pays, parce qu'ils en font peu d'usage, et qu'ils aiment mieux en tirer de l'argent : cette marchandise est toujours d'un prix assez élevé.

Avant de terminer la description de ce qui concerne les oiseaux aquatiques qu'on voit en Islande, il est bon de remarquer l'industrie avec laquelle les habitans vont dénicher les œufs et leurs petits, malgré le danger affreux dont ils sont menacés dans cette expédition. « J'ai moi-même été témoin, dit leur historien, de la manière dont on s'y prend ; et je dois avouer que je n'ai pu voir sans frémir avec quelle intrépidité des hommes osent risquer leur vie pour servir leur intérêt. Plusieurs fois il est arrivé que, faute de prendre assez de précautions, des personnes ont péri malheureusement à cette chasse. »

On a déjà dit que les oiseaux cherch[illegible] placer leurs nids les endroits les plus i[illegible]

aux hommes, et les rochers les plus escarpés. Voici les dispositions que l'on fait pour réussir à attaquer ces petites habitations. On attache très-solidement au haut du rocher une solive qui reste saillante le plus qu'il est possible : elle porte une poulie et une corde au moyen desquelles un homme lié par le milieu du corps descend tout le long des rochers. Il tient une longue perche armée d'un crochet de fer pour s'approcher des rochers et se diriger à son gré. A certain signal convenu, les hommes qui sont sur le rocher retirent celui-ci, qui fait chaque fois une récolte de cent à deux cents œufs. La promenade se continue tant qu'on trouve des œufs, ou tant qu'il est possible de supporter cette suspension qui devient très-fatigante. Pendant cette chasse, on voit les oiseaux s'envoler par milliers en poussant des cris affreux. Les habitans des endroits où cette chasse est praticable en retirent un grand bénéfice; car, outre les œufs, ils enlèvent aussi quantité de jeunes oiseaux, dont les uns servent de nourriture, et les autres donnent beaucoup de plumes qui se vendent aux négocians danois ainsi que l'édredon.

On remarque que tous ces œufs sont d'un jaune verdâtre tacheté de brun, comme le sont ordinairement ceux des oiseaux qui habitent les eaux douces. La coquille des premiers est infiniment plus épaisse que celle des œufs des oiseaux terrestres; et c'est vraisemblablement afin que dans ce climat froid ils conservent mieux la chaleur qu'ils

reçoivent de l'incubation de la femelle pendant le temps qu'elle les laisse découverts pour aller chercher sa nourriture. La plupart de ces œufs sont d'un bon goût et font un aliment très-sain.

Les oiseaux de proie qu'on trouve en Islande sont l'aigle, le faucon, l'épervier et le corbeau ; on n'y en voit aucun autre. Comme trois de ces oiseaux n'ont rien qui les distingue de ceux de la même espèce qu'on connaît partout, nous ne nous arrêterons qu'à faire connaître le faucon d'Islande, qui a la réputation d'être le plus hardi et le plus adroit à la chasse de tous les autres faucons de l'Europe.

On ne connaît ici qu'une seule espèce de faucons, parmi lesquels il en est de blancs, de gris blancs et d'entièrement gris. On trouve quelquefois dans le même nid des petits de toutes ces couleurs. Ce qui a pu donner lieu de dire qu'il y en avait de plusieurs espèces, c'est cette variété de couleurs, et la différence de grosseur qui est entre le mâle et la femelle, le premier étant bien plus petit et moins haut que l'autre.

Outre les faucons qui font leur nid en Islande, il y en vient encore quelquefois en hiver du Groënland, qui sont presque tous blancs. On appelle ceux-ci *faucons volans*, parce qu'ils ne pondent pas dans le pays.

Dans chaque canton il y a un ou plusieurs fauconniers qui s'attachent si bien à observer les faucons qui l'habitent, et à épier leurs mouvemens,

qu'il n'y a pas un seul nid qu'ils ne connaissent. Ces chasseurs ont des brevets du bailli, et ils sont les seuls auxquels il soit permis de prendre des faucons. Tous doivent être Islandais, et cette occupation est très-lucrative quand on joint l'intelligence au bonheur.

La manière dont on attrape les faucons mérite d'être rapportée à cause de sa simplicité. On plante à terre deux pieux sur une même ligne, à la distance de deux toises l'un de l'autre. On attache au premier par une pate un pigeon ou une perdrix, avec une ficelle de trois ou quatre aunes de long, afin que l'oiseau ait du jeu pour voltiger. A l'autre pate de l'oiseau tient une autre ficelle de cinquante ou soixante toises de long, qui passe dans le second pieu, et dont le fauconnier tient le bout pour tirer la perdrix du premier au second pieu. Près de ce dernier est planté un bâton qui porte un filet tendu perpendiculairement sur un demi-cercle de trois ou quatre aunes de diamètre, de manière qu'en tombant il couvre ce pieu et tout le terrain qui l'environne à une certaine distance. A l'extrémité du filet en demi-cercle est attachée une ficelle de même longueur que la précédente, et qui passe par le pieu planté du côté du fauconnier. C'est avec cette ficelle qu'il peut tirer à terre le filet pour envelopper le faucon, de la même manière qu'il a tiré [illegible] du premier piquet au second. Les [illegible] cette chasse les en[illegible] et les lieux

où ils ont vu nouvellement reposer des faucons.

Dès que le faucon aperçoit voltiger la perdrix qui sert d'appât, on le voit tourner en planant directement sur l'oiseau, et examiner s'il n'y a point de danger. Enfin il se précipite à terre avec une rapidité sans égale; d'un coup de bec il coupe d'abord la tête à l'oiseau aussi nettement que si elle eût été tranchée avec un couteau, puis il remonte en l'air assez haut pour s'assurer qu'il peut tranquillement se repaître. Pendant qu'il s'envole, le fauconnier tire la perdrix vers le filet, mais assez promptement pour que le faucon ne puisse pas s'en apercevoir. Bientôt après, cet oiseau vient se saisir de sa proie; alors le fauconnier tire le filet, et le faucon se trouve pris comme dans une cage. Le fauconnier s'approche, il prend le faucon avec beaucoup de précaution pour ne lui arracher aucune plume; et, aidé d'un de ses gens, il lui met un chaperon sur les yeux. Pendant la chasse, il faut que le fauconnier se tienne bien caché ou couché par terre, à cinquante ou soixante toises de son filet; car le faucon, qui est naturellement soupçonneux et qui a la vue très-sûre, n'approcherait jamais de la perdrix qui sert d'appât, s'il découvrait la moindre chose qui lui fît ombrage, et surtout des hommes.

Tous les ans, le jour de la Saint-Jean, chaque fauconnier se rend à Bessestadr, maison appartenant au roi de Danemark, où loge le grand bailli de l'île, et il y dépose ses faucons. Le fauconnier du

roi, qui vient aussi chaque année dans l'île, choisit les faucons capables de servir, réforme ceux qui ne le sont pas, et fait porter les premiers dans son vaisseau pour les conduire à Copenhague.

Sur la vérification du fauconnier du roi, les fauconniers islandais reçoivent du bailli de Bessestadr quinze rixdales pour un faucon blanc, dix pour un gris-blanc, et sept pour chacun de ceux qui sont entièrement gris. On leur accorde même une gratification de deux ou de quatre rixdales, quand ils livrent un ou plusieurs faucons des deux premières couleurs, parce qu'ils sont les plus rares.

Quand le vaisseau destiné à transporter les faucons est prêt à mettre à la voile, le fauconnier royal fait tuer autant de bœufs qu'il en faut pour nourrir ces oiseaux pendant quinze jours; mais on en conserve de vivans, ainsi que d'autre bétail, afin de ne pas manquer de provisions, si le trajet durait plus de trois semaines ou un mois, qui est le temps qu'on y emploie communément, étant défendu à ce vaisseau de prendre terre, à moins d'une nécessité très-pressante. Il faut beaucoup de soins pour que ces faucons arrivent sains et saufs en Danemark; ils sont rangés entre les deux ponts sur des perches auxquelles on les attache, et qui sont garnies de coussins de gros drap d'Islande remplis de foin. La quantité de faucons que le Danemark tire annuellement de l'Islande n'est pas toujours la même; mais communément le nombre de ces oiseaux de proie est de cent ou cent vingt, et quelquefois il a

été à plus de deux cents. C'est de ces jeunes faucons que le roi de Danemark envoie tous les ans à différens princes de l'Europe.

Après tous les oiseaux dont nous avons parlé, les Islandais en ont de petits, que Horrebow croit inconnus en Danemark, et auxquels les insulaires donnent des noms particuliers. Il y en a de la grosseur des alouettes, d'autres approchant des moineaux, et tous sont très-bons à manger.

De toutes les classes que comprend le genre animal en Islande, celle des poissons est la plus nombreuse, la plus variée et la plus intéressante. Cette île, par sa situation, jouit, préférablement à tous les endroits du monde, d'une abondance inépuisable de grands et petits poissons de mer, qui ont encore l'avantage d'être du plus excellent goût. Car l'expérience a fait reconnaître que le poisson est plus gras et meilleur dans les plages les plus voisines du nord, et que partout il est plus parfait en hiver et par les grands froids, qu'en tout autre temps. Il est d'ailleurs vraisemblable, comme le pense Anderson, que les abîmes profonds situés sous le pôle, sont la véritable source des poissons de la mer; qu'ils y trouvent la nourriture qui leur convient le plus; qu'ils y acquièrent toute leur consistance, et que plus ils s'en éloignent, plus ils perdent de leur vigueur et de leur graisse. Cependant la multiplication excessive de ces poissons les force à sortir de leur lieu natal, à se répandre sur les côtes qui environnent la mer du Nord, et à

venir s'offrir eux-mêmes aux peuples qui les habitent, et dont l'industrie supplée, par le commerce de ces poissons, au défaut des autres productions que la nature a refusées à leurs climats.

Les Islandais doivent donc à leur situation l'avantage de recevoir en abondance avec tous les vents, dans les golfes et dans les baies de leur île, toutes sortes de bons poissons qui viennent immédiatement du nord.

Les principaux et les plus utiles sont le hareng, la morue, le merlan, le turbot, le fletan et les soles.

Le hareng ou le poisson couronné, comme l'appellent les pêcheurs danois, est si généralement connu, qu'il n'est pas besoin de le décrire. On croit communément que les harengs ne vivent que du limon de l'eau, et c'est une erreur fort accréditée parmi les pêcheurs. Mais l'examen de leur bouche, dans laquelle on voit de petites dents, prouve d'une manière incontestable que ces dents ne leur ont pas été données pour avaler de l'eau. En effet, des curieux ont trouvé dans l'estomac de ces poissons des alimens solides. Neukrants, qui a donné un traité sur les harengs, rapporte qu'il a souvent trouvé dans l'estomac d'un de ces poissons plus de soixante petits crabes à moitié déchirés. Leuwenhoeck ayant fait la dissection de quelques harengs dans le temps du frai de ces poissons, a vu quantité d'œufs dans leurs intestins.

Ces poissons arrivent tous les ans par troupes innombrables sur les côtes de l'Islande, ainsi que

dans les mers septentrionales de l'Europe, et c'est là que vont les attendre différentes nations auxquelles ils fournissent une branche de commerce considérable. Ce n'est pas un spectacle indifférent que de considérer les migrations de harengs, et la guerre que leur font les autres poissons. Anderson, d'après Neukrants, en fait une description curieuse. C'est donc de cet écrivain que nous empruntons les détails qui suivent.

Anderson, après avoir établi par différentes preuves tirées des relations des voyageurs, que les harengs, ainsi que beaucoup d'autres petites espèces, telles que les maquereaux, les plies, les sardines, etc., font leur séjour habituel dans les abîmes les plus reculés du nord, s'explique en ces termes : « Il est certain que les glaces immenses qui ne se fondent jamais dans ces mers, et qui augmentent tous les ans en épaisseur et en étendue, sont pour ces poissons une retraite sûre, qui conserve leur frai, et qui favorise l'accroissement de leurs petits; car il est évident que dans ces gouffres profonds et glacés, ils n'ont rien à craindre des marsouins, des morues, et autres poissons voraces que la difficulté de respirer dans ces endroits empêche d'y pénétrer, et moins encore des cachalots et autres cétacés, qui, ayant des poumons conformés presque comme les animaux terrestres, ont toujours besoin d'air pour respirer; en sorte que ces petits poissons jouissent, dans leur retraite, d'un repos qui ne peut être troublé ni par les gros poissons,

ni par les pêcheurs, qui ne peuvent en approcher. » Il arrive de là que, se multipliant prodigieusement, leur nombre s'accroît au point, qu'enfin la nourriture leur manque, et les oblige à détacher des colonies pour aller vivre ailleurs. Peut-être aussi qu'un petit reste de ces colonies, ou du moins leur progéniture, après bien des détours dont nous parlerons incessamment, s'en retourne ensuite vers le pôle pour contribuer à la conservation de l'espèce.

Sortant des glaces du nord, les troupes de harengs sont aussitôt attaquées par toutes les grosses et les petites espèces de poissons destructeurs, qui, pressés par la faim et conduits par un instinct particulier, vont à leur rencontre, et les chassent continuellement devant eux de la mer glaciale dans l'océan Atlantique. Les harengs effrayés cherchent bientôt les côtes, et se jettent dans les golfes, les bas fonds, et même aux embouchures des fleuves, tant pour y trouver un asile contre leurs ennemis, que pour mettre leurs petits en sûreté. Aussitôt qu'ils ont jeté leur frai ils continuent leur route; et le même instinct qui fait voyager les pères, porte leurs enfans à les suivre dès qu'ils en ont la force. Tous ceux qui échappent aux filets des pêcheurs, se rendent vraisemblablement dans d'autres mers, car ils disparaissent entièrement.

C'est au commencement de l'année que débouche des mers du pôle la troupe innombrable des harengs. Elle se montre d'abord à l'endroit de la

mer où elle paraît le plus large, et son étendue occupe, suivant un auteur anglais, pour le moins autant d'espace en largeur que toute la longueur de la Grande-Bretagne et de l'Islande. Son aile droite se détourne vers l'occident; elle tombe au mois de mars sur l'Islande, et c'est là principalement que les colonnes de harengs sont d'une épaisseur prodigieuse. La quantité de gros poissons qui les attendent, les oiseaux de mer qui fondent sur eux par milliers, les font tenir tellement serrés de tous côtés, qu'on les aperçoit de loin par la couleur noirâtre de la mer, et par l'agitation qu'ils y excitent en s'élevant souvent jusqu'à la surface, et s'élançant même en l'air pour éviter un danger pressant. Si alors on va au-devant d'eux, et qu'avec une espèce de pelle dont on se sert pour arroser les voiles des vaisseaux, ou un autre instrument large et creux, on puise de l'eau, on est certain de tirer chaque fois un grand nombre de harengs. Au reste, on ne sait pas si cette colonne, avant d'aborder l'Islande, n'envoie pas un fort détachement au banc de Terre-Neuve, et on ignore de même ce que devient le reste de la colonne qui file le long de la côte occidentale de l'île. Ce qu'il y a de certain, c'est que ses golfes, ses détroits, ses baies sont tous remplis de harengs, et en même temps de quantité d'autres gros poissons qui les attendent. Parmi ces ennemis des harengs, on distingue entre autres le nordcaper (*balaena glacialis*), qui est un des plus dangereux, et remarquable par la ruse dont il se

sert pour en faire sa proie. Il se tient le plus souvent aux environs de l'extrémité septentrionale de la Norvège, qu'on appelle *cap Nord*, d'où il a tiré son nom. Ce poste ne peut être plus favorable à ses vues; car il est d'abord averti du passage des harengs qui côtoient la Norvège en descendant du nord. Lorsque toutes les troupes de harengs ont dépassé sa demeure habituelle, son intérêt l'amène aux environs de l'Islande. Là, quand il est pressé par la faim, il a l'adresse de rassembler les harengs dispersés dans les golfes de l'île, et de les chasser devant lui vers la côte. Lorsqu'il les voit en assez grande quantité, il les resserre le plus qu'il peut dans quelque baie, et, par un coup de queue, il y excite un tourbillon très-rapide, et capable même d'entraîner de légers canots. Cette petite tempête étourdit et comprime tellement les malheureux harengs, qu'ils se précipitent par milliers dans sa gueule qu'il tient ouverte. Il les y attire encore en aspirant avec force l'air et l'eau, ce qui les entraîne directement dans son estomac, comme dans un gouffre.

L'aile gauche des harengs, par sa marche, est plus à portée de notre connaissance; elle se porte à l'orient, et, après avoir détaché une colonne qui rase les côtes orientales et occidentales de l'Islande, elle descend la mer du Nord, sans cesse chassée par les marsouins et les morues. A une certaine hauteur elle forme deux divisions; l'aile orientale dirige sa course vers la Norvège, dont elle rase la côte; et,

se divisant de nouveau, une partie suit la Norvège, en ligne droite, et pénètre par le Cattegat le long de la côte de Suède dans la mer Baltique; l'autre partie, étant arrivée à la pointe nord du Jutland, se sépare encore en deux colonnes: la première défile le long de la côte orientale du Jutland, et se réunit promptement par les Belts, avec celle de la mer Baltique, pendant que la seconde, descendant à l'occident des mêmes plages, et côtoyant ensuite l'Allemagne et la Frise, se jette par le Texel et le Vlie dans le Zuyderzée; puis, après l'avoir parcouru, s'en retourne dans la mer du Nord.

La seconde des deux grandes divisions qui tourne à l'occident, est aujourd'hui la plus nombreuse; elle s'en va toujours accompagnée de marsouins, de morues et de requins, droit aux îles de Shetland et aux Orcades, où les pêcheurs de Hollande les attendent au temps marqué; de là, s'avançant vers l'Écosse, elle s'y divise en deux colonnes, dont l'une, après avoir descendu le long de la côte orientale de l'Écosse, fait le tour de l'Angleterre, en laissant toutefois dans sa route des détachemens considérables qui se portent sur les côtes de Frise, de Hollande, de Zéelande, de Brabant, de Flandre et de France; l'autre colonne tombe en partage aux habitans de la partie occidentale de l'Écosse et aux Irlandais, qui, de tous côtés, sont alors environnés de harengs. Toutes ces divisions s'étant à la fin réunies dans la Manche, ce qui est échappé

aux filets des pêcheurs, à la voracité des poissons et aux oiseaux de proie, forme encore un nombre prodigieux, et se jette dans l'océan Atlantique où il se perd; du moins on n'en voit plus sur toutes les côtes de l'Europe.

Le hareng fréquente aussi les côtes de l'Amérique septentrionale; mais il s'en faut beaucoup qu'il y soit aussi abondant qu'en Europe; et en tirant du côté du midi, on n'en voit plus au-delà des fleuves de la Caroline. On ne sait pas si la colonne qui pénètre en Amérique est un détachement de la grande troupe descendant du nord, ou si c'est un reste de ceux qui s'en sont retournés par la Manche.

« Quoi qu'il en soit, dit un écrivain anglais, le hareng ne se trouve jamais, du moins en grande quantité, dans les pays méridionaux, comme l'Espagne, le Portugal, les côtes méridionales de la France, ni sur les côtes de l'Océan, ni dans la Méditerranée, ni dans les parages d'Afrique, *comme s'il était défendu à ce poisson de se livrer à ces peuples, ainsi qu'il fait aux autres, pour les mettre dans la nécessité de tirer leurs provisions d'Angleterre.* »

Quelque envie que ce même Anglais, par zèle pour son pays, paraisse avoir de nous persuader que sa nation fait un commerce considérable de harengs, il est sûr que ce sont les Hollandais qui distribuent ce poisson par toute l'Europe, et que le commerce qu'ils en font est non-seulement

beaucoup plus étendu que celui des Anglais, mais même supérieur à celui de toutes les autres nations.

Cette seule pêche nourrit en Hollande ordinairement plus de cent mille personnes, et elle en enrichit beaucoup. Huet fait monter à la quantité de trois cent mille tonneaux, le produit annuel de cette pêche qu'il évalue à vingt-cinq millions d'écus de banque, dont dix-sept millions en pur gain, et huit millions pour les frais. Fuincius soutient que les Hollandais pêchent par an quatorze mille huit cent millions de harengs. Doot prétend qu'en 1688, quatre cent cinquante mille Hollandais furent employés à la pêche du hareng,

Chaque année, à la Saint-Jean, les Hollandais se rendent, ainsi qu'on l'a déjà dit, aux îles de Shetland ou Hittland, du côté de Fairhill et de Bockeness, avec douze ou quinze *buyses*, sorte de barques destinées à cette pêche. Lorsqu'elles sont rassemblées, on navigue au nord-nord-ouest, et on jette le premier filet près de Fairhill, à minuit du lendemain de la Saint-Jean. La pêche ne se fait jamais pendant le jour, tant pour mieux reconnaître le fil du banc des harengs qu'on distingue plus aisément par le brillant de leurs écailles, et pour régler là-dessus la direction des filets, que parce que le poisson est attiré par la clarté des lanternes que portent les buyses, et qu'en étant ébloui, il ne peut discerner les piéges qu'on lui tend.

Les filets qui servent à pêcher le hareng, ont

des dimensions marquées par les ordonnances, dont il n'est pas permis de s'écarter. Aujourd'hui, au lieu de chanvre on y emploie une espèce de grosse soie qu'on tire de Perse, parce qu'on a trouvé que des filets de cette matière durent au moins trois ans, tandis qu'il fallait renouveler tous les ans ceux de chanvre. L'usage est de les teindre en brun à la fumée de copeaux de chêne. Ces filets ont mille ou douze cents pas de long, et on ne les retire qu'une fois dans la nuit; d'un seul coup, on prend quelquefois trois, quatre, cinq, dix et jusqu'à quatorze *lasts* de harengs : chaque last comprend douze tonneaux, et le tonneau contient mille poissons.

Il n'est pas permis de jeter les filets avant le 25 juin, parce que le poisson n'est pas encore arrivé à sa perfection, et qu'on ne saurait le transporter loin sans qu'il se gâte. Chaque année, les États-Généraux rendent une ordonnance expresse, et font afficher des placards par lesquels il est enjoint aux maîtres de buyses, pilotes et matelots, de prêter serment avant leur départ de Hollande, de ne pas précipiter la pêche; et à leur retour, ils font un nouveau serment, pour attester que ni leur vaisseau, ni aucun autre, n'a enfreint la loi, au moins à leur connaissance. En conséquence de ce double serment, on expédie des certificats à chaque vaisseau destiné au transport des nouveaux harengs, pour empêcher la fraude, et pour conserver le crédit de ce commerce lucratif. Cet ar-

ticle est si important, que dans la convention faite en 1606, entre la Hollande et la ville de Hambourg, il a été expressément stipulé qu'on veillerait très-exactement de part et d'autre, à l'exécution des ordonnances relatives à cette pêche.

Dans les trois premières semaines qu'elle dure, c'est-à-dire, depuis le 25 juin jusqu'au 15 juillet, on met tout le hareng qui a été pris pêle-mêle dans des tonneaux qu'on expédie à mesure sur certains bâtimens bons voiliers, appelés *chasseurs*, qui le transportent en Hollande; le premier hareng qui arrive est nommé par cette raison *hareng de chasseur*.

Quant à celui qu'on prend après le 15 juillet, aussitôt qu'il est à bord des buyses, et qu'on lui a ôté les ouies, on a grand soin d'en faire trois classes, qu'on nomme *hareng vierge*, *hareng plein*, *hareng vide*. Chaque espèce est salée et mise dans des tonneaux particuliers. Le hareng vierge (en hollandais *voll haaring*) est celui qui se prend le premier, et qui est rempli de laites ou d'œufs, ce qui est son état d'intégrité ou de perfection.

Le hareng vide, ou *schooten haaring*, est celui qui a frayé, et le hareng plein, celui qui est sur le point de frayer. La première de ces deux espèces est la moins estimée, et ne se conserve pas si bien que le hareng plein; ce sont les deux dernières espèces qui forment la charge ordinaire des buyses, et elles partent à mesure qu'elles sont remplies, ou quand la pêche est finie. Cette pêche dure or-

dinairement jusqu'au mois de novembre, et les ordonnances mêmes permettent de la continuer jusqu'à la fin de décembre.

Les tonnes de harengs de trois espèces étant arrivées en Hollande, avant de les transporter plus loin, on les ouvre, on les sale de nouveau, et on les rehausse si bien que, de quatorze tonnes de mer, on en fait douze tonnes d'Amsterdam, qui forment ce que les marins appellent un tonneau, ou on les met dans de petites caques. Le meilleur hareng qu'on connaisse en Allemagne et en France, vient de Hollande par la voie de Hambourg. A son arrivée en cette ville, on le fait ouvrir par des jurés-emballeurs qui, après l'avoir encore salé et entonné à la façon hollandaise, en font une estimation juridique, et mettent sur les nouveaux tonneaux des marques réglées par l'ordonnance. Si le hareng de Hollande est si excellent, et son goût infiniment plus délicieux que celui des harengs pris et préparés par toutes les autres nations, c'est que les pêcheurs hollandais lui coupent les ouïes à mesure qu'ils les prennent; et qu'après l'avoir préparé avec soin, ils ne manquent jamais de serrer tout ce qu'ils ont pris dans une nuit avant la chute du jour. Les tonneaux dans lesquels on entasse ces harengs, sont tous de bois de chêne, et on les y arrange avec beaucoup d'ordre, sur des couches de gros sel d'Espagne ou de Portugal. Toutes les autres nations de l'Europe prenant beaucoup moins de précautions, leurs harengs sont d'une qualité

très-intérieure, et se conservent bien moins que ceux de Hollande.

Il y a environ trois cent cinquante ans que l'usage d'encaquer le hareng subsiste. Avant qu'on eût trouvé le moyen de le conserver, on ne le mangeait vraisemblablement que frais ou sec. L'époque de cette utile invention est fixée par quelques historiens à l'an 1397, et par d'autres, à 1416. Les Hollandais et les Flamands l'attribuent à Guillaume Beuckels, ou Beuckelsen, ou Buckfeld, et il était de Biervliet en Flandre. On reconnut bientôt en Hollande les avantages de la caque pour conserver le goût du hareng, et pour le transporter aisément partout. Depuis ce temps, cette invention si simple est devenue comme la base du commerce des Hollandais. Aussi la mémoire de Beuckels a-t-elle été dans la suite en telle recommandation, que l'empereur Charles v et la reine de Hongrie allèrent, en 1536, en personnes, voir son tombeau à Biervliet, comme pour le remercier d'une découverte si avantageuse à leurs sujets de Hollande.

Avant d'encaquer les harengs, il y a deux façons de les saler, en blanc ou en rouge; c'est ce qu'on appelle *blanc salé* et *rouge salé*. Voici la première façon. Aussitôt que le hareng est pêché, on l'ouvre, on sépare les boyaux d'avec les œufs ou la laite, et on les ôte. On lave ensuite le poisson dans de l'eau fraîche, on le frotte bien avec du sel, et on le met dans une saumure composée de sel et d'eau



fraîche, assez forte pour qu'un œuf puisse y tenir sans s'enfoncer. Les harengs y restent quatorze ou quinze heures ; après quoi on les retire, on les sèche bien, et on les met dans un tonneau, bien pressés, avec du sel au fond et par-dessus la dernière couche, lorsqu'il est tout-à-fait rempli. On ferme ensuite exactement le tonneau pour que la saumure n'en découle pas, et qu'il n'y entre pas le moindre air; sans cette précaution, le hareng se gâterait bientôt. Quand on change les harengs de tonneaux et qu'on les remet dans les caques, il faut avoir les mêmes attentions.

La préparation des harengs en rouge se fait de la manière suivante. Quand les poissons sont tirés de la saumure où ils ont restés au moins vingt-quatre heures, on leur passe une broche de bois dans la tête, et on les accroche dans un four préparé pour cet effet, et qui en contient ordinairement douze mille. On allume ensuite au-dessous des poissons, du sarment qui fait beaucoup de fumée et très-peu de flamme. On les laisse dans cet état jusqu'à ce qu'ils soient suffisamment séchés et fumés, ce qui se fait dans l'espace de vingt-quatre heures. Alors on les retire pour les mettre dans des tonneaux. Leur mérite consiste à être gros, gras, frais, tendres, d'un bon sel, d'une couleur dorée, et à n'être point déchirés. C'est l'espèce de harengs appelée *picklings*, et en français, *hareng saur* ou sauret. La première sorte s'appelle *hareng blanc*.

Les harengs ne paraissent pas tous les ans sur les côtes d'Islande en aussi grande quantité, mais seulement de temps à autre; de sorte que ces poissons ne font point une branche de commerce pour les Islandais.

L'espèce de harengs qui chaque année ne manque pas de se montrer dans ces parages, est celle qu'on appelle *sardine*, et qui arrive avec des morues dont elle est poursuivie. Le nordcaper, qui ne les épargne pas non plus, engloutit souvent les sardines et leurs persécuteurs.

L'ardeur et l'avidité d'un nordcaper l'ayant un jour fait échouer sur le sable, pour s'être trop approché des côtes, tous les Islandais du canton vinrent bientôt l'assaillir et le tuèrent. Un nordcaper était pour eux une prise très-agréable et très-heureuse; mais elle le devint bien davantage encore, lorsqu'on trouva dans son ventre plus de six cents morues fraîches et vivantes, une multitude infinie de sardines, et même quelques oiseaux.

« Il est amusant et curieux, dit Horrebow, qui avait joui plusieurs fois de ce spectacle, de voir arriver les sardines en grandes troupes. Pendant que les flots sont agités par le mouvement de ces poissons accumulés par millions, le ciel est obscurci par une multitude innombrable d'oiseaux de proie, qui voltigent au-dessus des malheureuses sardines, et qui remplissent l'air de cris perçans. A chaque instant, quelques-uns de ces oiseaux se détachent, s'élancent dans les eaux comme un

trait, s'y enfoncent assez profondément, et remontent avec leur proie dans le bec. »

Des poissons bien plus utiles aux Islandais que les harengs et les sardines, ce sont la morue, qu'ils appellent *torsk*, le ling, l'égrefin, le merlus et tous ceux que nous avons nommés au commencement de ce paragraphe.

La morue est trop connue pour qu'il soit besoin d'en donner la description. Sa chair est d'un goût si excellent, qu'il passe partout pour un mets délicieux. Les Islandais pêchent ce poisson à l'hameçon, en y attachant pour amorce un morceau de moule, de poisson ou de viande crue. On remarque que la morue a reçu de la nature une facilité de digérer singulière. Tout poisson qu'elle mange est digéré en moins de quatre heures. L'écaille des crabes qu'elle avale, devient dans son estomac aussi rouge que si elle était bouillie.

C'est avec la morue, le ling et l'égrefin, que les habitans préparent le flackfiskur et le hengefiskur, deux sortes de poissons séchés, auxquels on donne le nom général de *stockfich*, en Allemagne. Le détail de la façon dont on prépare ces poissons, apprendra en même temps ce que c'est que le flackfiskur et le hengefiskur, et en quoi ils diffèrent l'un de l'autre.

Pour faire du flackfiskur, on coupe la tête aux morues, égrefins ou lings; on leur ouvre le ventre dans toute sa longueur, on leur arrache l'épine du dos, et on applique ces poissons les uns contre les

autres par le côté ouvert, si le temps est sec. Après cette opération, on étale ces poissons sur des pierres arrangées exprès, ou sur le sable; on les retourne plusieurs fois dans le jour, exposant alternativement à l'air le côté de la chair et celui de la peau. Lorsque le temps est beau, et qu'il règne un air sec, quatorze jours suffisent pour sécher parfaitement ces poissons; mais communément il faut trois semaines ou davantage, parce qu'il est rare que la sécheresse ne soit pas interrompue par un temps humide dans la saison de la pêche, qui dure pendant les mois de mai et de juin. Le poisson étant bien desséché, on le met en tas sur un mur construit exprès, en observant que le côté de la peau soit toujours en dehors. Quelque temps qu'il fasse alors, rien ne peut lui causer d'altération.

Quant au hengefiskur, il se prépare de la même manière, avec la seule différence qu'on fend le poisson par le dos, et qu'on lui fait un trou au ventre, afin de pouvoir y passer une broche de bois pour le suspendre à l'air dans de petites cases construites aussi pour cet usage. Les parois de ces cases, qu'on appelle *hiales* dans le pays, ne sont formées que de lattes attachées à une certaine distance l'une de l'autre, de façon que le vent et l'air puissent passer au travers, et un toit garantit le poisson de la pluie. Le nom de *hengefiskur*, que porte ce poisson ainsi préparé, vient de cette préparation même, *henge* signifiant suspendre, d'où le mot composé de hengefiskur veut dire poisson

suspendu. Il se vend plus cher que le flackfiskur, et il est aussi plus estimé ; cependant on en fait beaucoup moins que de ce dernier, qui est, à proprement parler, la monnaie du pays : aussi prépare-t-on communément cent livres de flackfiskur contre une de hengefiskur.

Ces deux sortes de poissons séchés se conservent très-long-temps, même pendant dix ans. Cependant on a vu qu'il n'entre point de sel dans cette préparation, et qu'elle consiste simplement à l'exposer à l'air. C'est dans les qualités de cet élément qu'il faut chercher les causes de cette conservation ; la pureté et la sécheresse de l'air, suivant Horrebow, sont les agens principaux de la dessication, à quoi il faut ajouter une chaleur modérée et constante pendant dix-huit ou vingt heures.

Avoir nommé les autres poissons, tels que le merlan, le turbot, le fletan, les plies et les soles, c'est les avoir assez fait connaître. Les Islandais en tirent les mêmes avantages que les autres peuples, c'est-à-dire, qu'ils les mangent frais lorsqu'ils en prennent, et qu'ils font sécher pour leur provision tout ce qu'ils en ont de superflu.

Ces insulaires en usent de même à l'égard du sténbittr, ou loup marin (*anarhicas lupus*), des rougets, et de quelques autres poissons de la petite espèce qui n'ont rien de particulier.

La baleine tient le premier rang parmi les grands animaux qui fréquentent les mers d'Islande, comme nous avons déjà traité de ces cétacés monstrueux,

et de la façon de les prendre, nous n'ajouterons rien à ce sujet. Nous remarquerons seulement que les Islandais se contentaient autrefois de darder la baleine avec un harpon, où était la marque de celui qui l'avait lancé; qu'ils attendaient l'effet de la blessure que le fer avait faite, ou que la baleine vînt échouer en expirant sur la côte. Alors celui à qui appartenait le harpon allait le reconnaître, et la loi d'Islande lui adjugeait une certaine portion de la baleine; le reste était dévolu au propriétaire du fonds sur lequel elle avait échoué. Mais le roi de Danemark ayant fait passer en Islande, en 1748, tous les ustensiles du harponnage, et un homme très-entendu dans le métier de harponneur, on pratique aujourd'hui dans cette île à peu près la même méthode que nous avons indiquée ailleurs.

Les morses, les scies de mer, les requins, les phoques sont assez communs sur les côtes d'Islande; la description qu'on en trouve au même endroit que celle de la baleine, nous dispense de rien dire ici de ces animaux, si ce n'est des phoques, dont les Islandais tirent de très-grands avantages.

Ils en distinguent de trois sortes : les *land sele*, phoques de terre ; *oe-sele*, phoques d'île ; *gronland sele*, phoques de Groënland. La première espèce est la plus petite, mais la plus commune. On les appelle *phoques de terre*, parce qu'ils se tiennent presque toujours près de la terre. Ils vont aussi dans les golfes et les petits bras de mer, pour donner la chasse aux truites et aux saumons. Les phoques

d'îles sont les plus grands. Ils ont reçu ce nom, parce qu'ils se tiennent volontiers dans les îles semées autour de la terre-ferme, et surtout dans celles qui sont désertes, où rien ne trouble leur repos. Le phoque de Groënland, quoique grand comme celui des îles, auquel il ressemble, n'a été distingué sans doute que parce qu'il est étranger, et qu'il arrive tous les ans au mois de décembre. Il se tient principalement sur les côtes septentrionales du pays, où il reste de ces animaux jusqu'au mois de mai, qu'ils s'en retournent. Comme ils viennent en troupes très-nombreuses, on peut regarder ceux-ci comme une richesse de l'Islande.

Dans les golfes où ils arrivent, on arrange vingt ou trente filets longs d'environ vingt brasses, de manière que par les détours et les contours qu'on leur fait faire, ils forment une espèce de labyrinthe, d'où peu de ces animaux qui s'y prennent peuvent se dégager. Au bout d'un ou de deux jours, les pêcheurs lèvent leurs filets, et ils y trouvent depuis soixante jusqu'à deux cents phoques. Chacun de ces animaux est estimé la valeur de deux écus d'empire, par rapport à sa graisse et à sa peau. Il y a des cantons en Islande, où, au lieu de tendre des filets aux phoques, les habitans les harponnent comme les baleines. Ils sont si adroits, qu'ils lancent à dix ou vingt brasses un harpon auquel est attachée une longue corde, et rarement ils manquent leur coup.

Ces phoques de Groënland ont deux, quatre et

même six aunes d'Allemagne de long. A l'égard de ceux des îles, quelquefois on en prend aussi de grandes quantités, surtout dans les îles désertes. Comme ces animaux s'y croient en sûreté, les habitans s'y rendent en troupe pour les épier; et dès que les phoques sont sortis de la mer pour venir se coucher au soleil, ils les attaquent et les assomment avec une massue dont ils sont armés. Il arrive souvent qu'ils en tuent une centaine en une seule fois. On prend aussi les phoques de terre de la même façon que ceux de Groënland, c'est-à-dire avec des filets arrangés en labyrinthe, où on les tue à coups de fusil.

Les poissons d'eau douce ne sont pas en aussi grand nombre en Islande que les poissons de mer. On n'y connaît que ceux dont nous avons déjà parlé; savoir, les saumons, les truites et les anguilles, poissons trop connus pour que nous nous y arrêtions.

On ne voit en Islande ni serpent, ni aucun reptile venimeux; Anderson en attribue la raison à la rigueur du climat; mais, comme dit Horrebow, les observations météorologiques démontrent que le froid n'y est pas plus excessif qu'en Danemark, et les serpens pourraient y vivre de la même façon. D'ailleurs on sait que l'île de Madère et celle de Malte, toutes deux situées sous un climat où la gelée est inconnue, ont, comme l'Islande, l'avantage de ne nourrir aucun reptile venimeux; propriété heureuse dont vraisemblablement il faut assigner la

cause à quelques qualités particulières de l'air ou du sol, et peut-être à quelque accident, tel qu'un tremblement de terre, ou une inondation qui a pu anciennement bouleverser ces îles, et faire périr tous les reptiles, sans que personne ait été tenté d'en rapporter pour rétablir l'espèce.

Il y a peu de pays qui soient moins tourmentés des insectes que l'Islande. Les plus communs sont des araignées fort petites; on n'y connaît ni cousins, ni guêpes, ni taons. Après les araignées, le seul insecte dont on soit incommodé en quelques endroits, ce sont de grandes mouches dont il y a une quantité infinie, surtout dans le Norden-syssel, canton le plus froid du pays. Elles se tiennent particulièrement près des eaux et autour du Myvatn, nom qui a été donné à ce lac à cause des mouches dont ses bords sont infestés presque toute l'année. Les hommes en sont aussi incommodés que les bestiaux; de manière que les voyageurs qui sont obligés de passer dans le voisinage de ce lac, mettent communément un crêpe sur leur visage pour se défendre de ces insectes, dont la piqûre est très-vive et très-sensible.

Aux endroits où les pêcheurs étalent leur poisson pour en faire du flackfiskur, il se trouve aussi des essaims nombreux de ces grosses mouches; mais on ne voit en Islande aucune autre espèce d'insectes volans; ou du moins, dit Horrebow, on ne les connaît pas.

Lorsqu'après une grande sécheresse il survient

une pluie abondante, on voit en plaine, comme partout ailleurs, sortir de terre une grande quantité de vers rougeâtres, appelés *vers de pluie*, et quelques autres qui sont entièrement verts, que les insulaires croient être tombés du ciel avec la pluie. Ces derniers ont presque la grandeur et la figure des vers à soie, qui n'ont que la moitié de leur accroissement ordinaire; ils gâtent et consomment l'herbe d'une façon étonnante aux endroits où ils paraissent.

Les productions naturelles d'Islande, dans le genre minéral, paraissent être en assez grand nombre. On sait que plusieurs habitans ont trouvé dans les montagnes du métal qu'ils ont fondu, et qui s'est trouvé être de bon argent; mais on ignore où existent les mines. D'autres particuliers, lorsqu'ils veulent souder des clefs, vont chercher sur les montagnes une certaine matière qu'ils appliquent à la clef; ils enveloppent ensuite le tout de glaise, et le jettent au feu où ils le laissent jusqu'à ce qu'ils croient la matière fondue : ils retirent alors la clef, brisent l'enveloppe de terre, et trouvent la clef aussi bien soudée, que s'ils eussent employé du cuivre dont on se sert communément. Peut-être se trouve-t-il des parties cuivreuses dans la matière qu'ils ramassent, et qui, selon les apparences, ne peuvent être que du minerai d'un métal quelconque.

Tous les Islandais sont instruits, par la tradition, que leur île renferme de riches mines de cuivre,

mais on n'en a jamais cherché ni ouvert aucune. Quelques-uns font, de leurs propres mains, des ustensiles de ménage, avec du fer dont ils recueillent sans peine la mine en différens endroits. Ainsi, l'induction naturelle qu'on doit tirer de tous ces faits, c'est que l'Islande ne renferme pas seulement des mines de cuivre et de fer, mais peut encore recéler des métaux bien plus précieux.

Les autres productions minérales, après les métaux, sont le cristal, le bitume, la tourbe, la pierre-ponce, le gagate ou ambre noir, le soufre et le sel.

Parmi les cristaux qu'on trouve en Islande, il en est un d'une espèce curieuse, connu sous le nom de *cristal d'Islande*. Il a la propriété de représenter doubles tous les objets qu'on regarde au travers; c'est ce que les minéralogistes appellent du *spath calcaire rhomboïdal*; il n'est pas particulier à l'Islande, mais on l'y trouve en masses limpides d'un volume considérable, notamment dans le Westfiord, près du rivage de Bredefiord, et dans le Tindastol, au nord de l'île.

Le bitume, la tourbe, les pierres-ponces sont des matières assez connues pour nous dispenser d'en parler; il suffit d'observer qu'elles sont fort abondantes en Islande, et qu'en cela rien n'est plus naturel, puisqu'il s'y trouve tant de volcans.

C'est vraisemblablement avec le bitume que se forme la pierre appelée *gagate* ou *ambre noir*, que l'on trouve en différens endroits. On en distingue

deux sortes : l'une, qui brûle comme une bougie lorsqu'on l'allume, est, suivant Horrebow, une espèce de poix terrestre assez dur et d'un noir brillant; l'autre, que les Islandais appellent *krafn tinna*, c'est-à-dire, pierre à fusil noire, ne brûle pas, et est beaucoup plus dure que la première : elle est très-noir et très-luisante. Les Danois l'appellent *agate noire*, parce qu'elle fait du feu comme la véritable agate : c'est à celle-ci que convient véritablement le nom de *gagate* et de *pierre obsidienne*. Il paraît que cette pierre noire n'est autre chose qu'une scorie ou lave vitreuse très-pure : lorsqu'on en casse un morceau, il s'éclate comme le verre. Le mont Krafle fournit une grande quantité de ces pierres, parmi lesquelles on a trouvé des feuilles de la grandeur d'une petite table, qui pesaient six lispuns et plus, ou trente-six livres. La pierre que les anciens appelaient *obsidienne*, servait, au rapport de Pline, à faire des cartes et des cachets. La gagate d'Islande se grave et se travaille de même, mais il faut beaucoup de précautions. Un roi de Danemark ayant eu un gros morceau de cette pierre noire d'Islande, en fit faire une jatte avec son couvercle; et l'on prétend, dit Anderson, qu'il fallut quatre ans pour l'achever. Communément on en fait des manches de couteaux, des colliers, des boucles d'oreilles et toutes sortes de bijoux qui entrent dans la parure des femmes en temps de deuil.

Le soufre se trouve abondamment en deux en-

droits de l'Islande : savoir, dans le district de Husevig, au canton du nord, et près de Krysevig dans la partie méridionale, au quartier de Guedbringe, Ces lieux sont secs et ardens ; on voit des vapeurs s'en élever sans cesse, et presque toujours il se trouve aux environs quelque source chaude. Lorsqu'on a découvert un terrain de cette nature, on trouve le soufre non-seulement sur les rochers et sur les montagnes, mais même dans la plaine et assez loin du pied de la montagne. Il y a toujours sur le soufre une couche de terre stérile, ou pour mieux dire, de limon ou de sable. Cette terre est de différentes couleurs : blanche, jaune, verte, rouge et bleue. Sous la croûte de terre, on trouve le soufre qu'on lève avec des bêches et des pelles. Souvent il faut que les ouvriers creusent la terre jusqu'à trois pieds pour trouver de bon soufre; mais ils ne peuvent creuser à une plus grande profondeur, ils y auraient trop chaud, et l'ouvrage serait trop pénible : ce qui serait d'autant plus désavantageux, qu'ailleurs ils peuvent en prendre des provisions suffisantes avec beaucoup moins de peine. Dans les endroits abondans en soufre, on peut en charger, dans l'espace d'une heure, quatre-vingts chevaux, dont chacun porte près de douze lispuns (soixante-douze livres). Les meilleures mines de soufre se reconnaissent à une petite éminence que forme la terre dans ces endroits. Cette éminence est percée dans le milieu, et il s'en exhale une vapeur beaucoup plus forte et plus chaude que

dans les environs. Ce sont là les endroits que l'on choisit par préférence pour l'exploitation du soufre.

Lorsqu'on a enlevé la croûte de terre sur cette éminence, on y trouve le soufre le plus compacte, le meilleur et en plus grande quantité; il ressemble presque à du sucre candi. A peu de distance du tertre on trouve du soufre en petits morceaux détachés, et on le ramasse avec des pelles. Au contraire, celui qui se trouve sous l'élévation qu'on a fouillée, est en masse très-dure; il faut beaucoup de travail pour le détacher et le ramasser. Le soufre qu'on ramasse par globules dans la terre est bon, mais cependant beaucoup moins que celui qui est ferme et inhérent au tuf. On continue ainsi d'exploiter la mine jusqu'à ce qu'elle soit épuisée. Alors on tâche d'en découvrir une autre, et l'on y parvient d'autant plus vite, qu'elles sont en grande quantité dans les deux endroits qu'on a indiqués.

Quand il fait chaud, les ouvriers ne peuvent travailler pendant le jour. Ils choisissent les nuits, qui, en été, sont assez claires pour ces sortes de travaux. Ils ont soin aussi d'attacher autour de leurs souliers un morceau de *vadmal*, gros drap du pays, ou de quelque autre étoffe de laine; autrement ils seraient exposés à se brûler les pieds. En effet, lorsqu'on tire le soufre, il est si chaud qu'on peut à peine le tenir dans les mains; il se refroidit peu à peu dès qu'il est à l'air. Dans l'endroit où l'on a tiré du soufre une année, on peut en tirer encore l'année suivante, et même la troi-

sième, les mines de soufre étant inépuisables.

Quelque bénéfice que le commerce de ce minéral paraisse offrir aux Islandais, ils s'y adonnent peu aujourd'hui, et différentes causes ont concouru à détruire cette branche de trafic. La première, c'est qu'un vaisseau qui était chargé de cette marchandise ayant échoué malheureusement au sortir du port, le soufre qui était tombé à la mer écarta tellement le poisson de cette côte, qu'il se passa plusieurs années avant qu'on pût en prendre. Cet événement dégoûta les habitans du commerce du soufre. Ce minéral était de plus devenu si commun dans les villes de commerce de l'île, qu'on n'en avait plus de débit; ainsi, ceux qui l'apprêtaient perdant leurs frais et leurs peines, le soin d'en recueillir fut avec raison négligé.

Quoique Anderson prétende qu'il n'y a dans cette île, ni sel, ni source d'eau salée, il paraît, par le récit de l'auteur danois, que cette assertion est hasardée. « Je n'ai vu, dit-il, aucune source salée, ni aucune mine de sel; mais j'ai tenu un morceau de sel minéral, et l'on m'a assuré qu'il s'en trouvait une grande quantité en plusieurs endroits. Il est certain aussi qu'il doit y avoir des sources salées sur les côtes, et même dans le pays. J'ai vu en beaucoup d'endroits des rochers que la mer venait battre pendant la marée, couverts d'une croûte de sel desséché par le soleil. Les habitans à portée de ces endroits, ont attention de ramasser ce sel pour leur usage : ces faits suffisent pour pouvoir conclure que

l'Islande n'est pas dépourvue de sel. Au surplus, on voit, par les anciennes fondations et par les lettres de donations des temps où l'île était catholique, qu'en différens endroits de l'île, et surtout dans la partie septentrionale, on donnait à de certaines églises et aux prêtres des morceaux de sel, *sals koten*, et le droit seigneurial de faire du sel. D'où il suit évidemment que dans ces temps reculés il y avait du sel en mine dans le pays, et que l'on savait en faire avec de l'eau de la mer; car enfin ces ecclésiastiques se seraient-ils contentés d'un droit chimérique? C'est ce qu'il n'est pas possible de présumer.

« Tout récemment deux sous-baillis ont essayé de faire du sel avec de l'eau de la mer, et l'un d'eux m'a assuré qu'après avoir fait fondre une tonne de sel de France dans l'eau de la mer, et avoir fait bouillir le tout pendant quelques heures, il en avait retiré une tonne et un quart de beau sel blanc et fin. Cette expérience faite, *rudi Minervâ*, par des gens qui n'étaient pas instruits de la meilleure manière de procéder à cette opération, et qui manquaient des ustensiles nécessaires, porte à croire qu'il est possible et même très-aisé de se procurer du sel en Islande. »

Les Islandais sont en général d'une stature médiocre, mais bien faits, assez semblables aux Norvégiens par la figure et par les traits. Ils ont les dents blanches et bien saines, d'où l'on doit conclure que leur constitution est excellente, le cli-

mat sain et leur nourriture assez bonne : aussi leur tempérament est-il vigoureux.

Les femmes sont d'une figure passable, et quoique d'une constitution moins robuste que les hommes, elles jouissent d'une santé qui n'est jamais altérée que par les accidens fâcheux dont leurs accouchemens sont ordinairement suivis.

L'habillement des Islandais, ou du commun de la nation, est assez semblable à celui de nos matelots. Il consiste, pendant l'été, en une veste et une culotte de toile ; et pendant l'hiver, l'une et l'autre sont de vadmal. Chaque homme a encore un habit fort long, fait comme un surtout, qui s'appelle *hempe*. On s'en sert lorsqu'on sort de la maison, lorsqu'on voyage, ou qu'on va à l'église.

Les femmes ont des robes, des camisoles et des tabliers de vadmal ou d'autre drap. Par-dessus leur camisole, elles mettent ordinairement une robe très-ample qui monte jusqu'au cou, enveloppe bien la poitrine, et dont les manches étroites leur couvrent les bras jusqu'au poignet ; c'est à peu près la forme de celles qu'on appelle en France *robe en amadis*.

Cette robe, chez les Islandaises, ne traîne pas à terre, mais elle laisse dépasser les vêtemens de dessous d'environ six pouces. Elle est toujours noire, et porte le nom de *hempe*, ainsi que le surtout des hommes. Elle est bordée par en bas d'un ruban de velours ou d'nne garniture qu'elles font elles-mêmes, et qui ressemble à de la dentelle. Le tout

est cousu très-proprement, et cet habillement est d'assez bon air.

Les personnes aisées portent, le long du devant de la hempe, plusieurs paires de boucles d'argent agréablement travaillées et presque toujours dorées. Elles ne servent uniquement que pour la parure, et composent la garniture de la robe. Le bas du tablier est aussi garni de rubans de velours ou de soie de différentes couleurs. Au haut de ce tablier sont trois grands boutons de filigrane d'argent, qui sont ordinairement dorés, et quelquefois de cuivre; ils servent à attacher le tablier à une ceinture garnie de petites plaques et bossettes d'argent ou de cuivre, dans lesquelles sont pratiquées de petites ouvertures pour recevoir les boutons. Cette ceinture se ferme par-devant avec un crochet de même travail.

Les camisoles, qui sont toujours de la même couleur que la hempe, et justes à la taille, avec des manches étroites qui vont presque au poignet, sont aussi garnies par-derrière et aux côtés, sur toutes les coutures, de rubans de soie ou de velours de diverses couleurs, et tout le devant est couvert d'une étoffe de soie pareille aux rubans. Il y a au bout de chaque manche quatre ou six boutons d'argent qui servent à la tenir ouverte ou fermée. Ces camisoles ont un collet fermé, large de trois doigts, et un peu saillant. La robe de dessus se joint très-exactement à ce collet qui est d'une belle étoffe de

soie ou de velours noir, bordée d'un cordon d'or ou d'argent.

La coiffure des Islandaises est un grand mouchoir de toile blanche fort roide. Une autre bande de toile plus fine couvre la première. Elle est arrangée sur la tête en forme pyramidale, en sorte que ces femmes semblent porter sur la tête un pain de sucre de la hauteur de trois pieds. Autour du front, elles mettent un autre mouchoir de soie qui leur enveloppe la tête et le front de la largeur de trois doigts.

Outre ces habillemens ordinaires, la coquetterie et le luxe en ont fait inventer d'autres pour les femmes qui veulent se distinguer; elles font usage de différens petits ornemens d'argent proprement travaillés, et surtout de filigrane doré, tels que de gros boutons montés de pierre diversement colorées, ou de petits anneaux et de plaques à jour. On met trois ou quatre de ces gros boutons au-dessus du front en forme d'aigrette, et c'est là le plus riche ornement de la coiffure.

L'habillement des jeunes mariées est singulier. Le jour de la noce, elles ne portent point de hempe, mais seulement leur camisole telle qu'on l'a décrite. Elles ont sur la tête une couronne d'argent doré, qui s'étend jusque sur le front. Deux chaînes aussi d'argent doré sont disposées en sautoir sur la camisole, y forment des festons, et se croisent par-devant et par-derrière. Leur cou est entouré d'une pareille chaîne, à laquelle est attachée une petite

cassolette d'odeur, ou *à baume*, comme ils l'appellent, qui leur tombe sur la poitrine. Cette boîte s'ouvre des deux côtés, et a communément la forme d'un cœur ou d'une croix. « Je puis assurer, dit Horrebow, que la parure et les ornemens des femmes d'Islande sont d'assez bon goût, et ne manquent pas de grâce, par la disposition et l'arrangement qu'on leur donne. » Les femmes les plus aisées en ont pour trois ou quatre cents écus d'empire.

A l'égard des riches Islandais, des officiers de justice, et autres personnes employées à l'administration publique, ils s'habillent de la même façon qu'en Danemark; on leur voit des habits de beau drap et fort propres.

Les femmes font elles-mêmes leur chaussure, et celle des hommes. Cette chaussure est sans beaucoup de façon : elle est faite de cuir de bœuf ou de peau de mouton, dont on a gratté le poil ou la laine. On les ramollit dans l'eau, on les fait sécher ensuite, puis on les coud de manière que les souliers emboîtent exactement le pied, et n'ont point de talons. On les assujettit encore au moyen de quatre courroies fort minces de peau de mouton; deux de ces courroies, attachées au derrière du soulier, se lient par-devant au-dessus du coude-pied; les deux autres partent des deux côtés, nommés communément oreilles, et après avoir fait un tour par-dessous la chaussure, se lient de même au bout du pied.

L'usage des chemises n'est point inconnu à ces insulaires, mais il n'est pas général. On en porte de flanelle légère ou de grosse toile. Lorsque les hommes vont à la pêche, ils ont des habits de peau de mouton ou de veau, qu'ils mettent par-dessus leurs habits ordinaires, et qu'ils ont soin de frotter avec du foie ou de la graisse de poisson, ce qui exhale une odeur très-désagréable.

Les habitations des Islandais, sans être ni magnifiques ni élégantes, sont commodes; et ils y trouvent toutes leurs aisances à proportion de leurs facultés. On trouve dans notre auteur danois la description d'une maison ordinaire de paysan, dont quelques détails suffiront pour montrer combien ces insulaires sont éloignés de l'état de barbarie dans lequel on les a toujours représentés; car rien ne prouve mieux qu'une nation est civilisée que son industrie à se vêtir, à se loger et à se nourrir le plus avantageusement qu'il lui est possible.

La première pièce est un corridor long et étroit, de la largeur d'une toise, lequel est couvert par un toit porté sur des soliveaux de traverse. On pratique de distance en distance au toit, pour donner passage à la lumière, des ouvertures en forme d'œils de bœuf, fermées par de petits carreaux de verre, ou plus communément par de petits cerceaux; sur lesquels est un parchemin fortement tendu. Ce parchemin est de la fabrique de nos insulaires; ils le font avec les membranes de bœufs

et de vaches; ils l'appellent *hinne*, et il est fort transparent. Lorsqu'il neige ou qu'on est menacé d'orage, les petites fenêtres se couvrent avec des espèces de contre-vents. A l'un des bouts du corridor est l'entrée commune : l'autre enfile une pièce de vingt-quatre ou trente pieds de long sur douze ou quinze de large, laquelle fait face à l'entrée. Les Islandais appellent cette salle *badstube* ou *étuve*; c'est ordinairement la salle de travail où les femmes causent et font les ouvrages du ménage, où l'on prépare la laine, etc. Derrière cette badstube est une chambre à coucher pour le maître de la maison et sa femme, et au-dessus couchent la plupart des enfans et des servantes.

Aux deux côtés de cette salle de travail sont quatre autres pièces ou petites chambres, deux de chaque côté de l'entrée commune; elles n'ont d'issue que dans le corridor. Une de ces pièces sert de cuisine; l'autre, de garde-manger; la troisième, de laiterie; la quatrième est la chambre à coucher des domestiques. On y fait coucher aussi les étrangers et les voyageurs de cette classe : elle porte le nom de *skaule*.

Ce bâtiment, qui renferme dans son entier six chambres, dont chacune paraît détachée, n'a d'autre entrée que celle du corridor; de façon que cette porte étant fermée, les chambres n'ont plus de communication au dehors. On pratique dans le toit de chaque chambre, comme dans celui du corridor, des ouvertures pour y introduire la clarté,

au moyen de quelques vitraux ou châssis de hinne; mais la salle de travail est ordinairement éclairée par une couple de fenêtres en vitrage, afin d'y recevoir plus de jour.

Dans quelques bâtimens, outre les six chambres, il y a une pièce du côté de la skaule, c'est à-dire, à l'entrée du corridor, destinée à recevoir les étrangers et les voyageurs de distinction. C'est, à proprement parler, la chambre des hôtes, en même temps la chambre de parade ou d'honneur des Islandais; c'est aussi la seule de la maison qui ait une porte particulière en dehors, indépendamment de celle du corridor.

Vis-à-vis, ou du côté de la skaule, il y a d'autres réduits appelés *skiuner*. Les habitans y serrent leur poisson sec et toute espèce de provisions pour l'hiver, ainsi que les harnais des chevaux et toutes sortes d'ustensiles.

Près de là ils ont une cabane ou maisonnette qu'ils appellent la forge. C'est là qu'ils fabriquent leurs ouvrages en fer et en bois. Près de ces bâtimens sont les étables ou les bergeries, suivant l'espèce de bétail que nourrit le paysan. Il y a toujours une étable à vaches, une écurie pour les chevaux, et une ou plusieurs bergeries où l'on tient les agneaux séparés des moutons. On ne serre pas le foin dans des bâtimens, mais on l'entasse dans un endroit que l'on entoure d'un fossé, et dans lequel on le met par petites meules séparées l'une de l'autre, et de la hauteur d'une toise. Ces tas de foin

sont recouverts de gazon, qui sert à les assujettir et à les garantir de la pluie.

L'étuve, la chambre à coucher du maître et l'appartement des étrangers sont entièrement boisés pour la plupart; et au-dessus de ces pièces, il y a de petits cabinets où l'on serre les coffres, les habits et les effets. Ordinairement ces mêmes chambres ont de petits châssis composés de cinq ou six carreaux de verre; mais les autres n'ont point d'autre plafond que le toit, et point d'autres fenêtres que les ouvertures couvertes de parchemin dont on a parlé.

Les meubles de ces maisons ne sont pas en général d'une grande valeur. Des lits faits de vadmal et de plumes, que la quantité d'oiseaux aquatiques ne rend ni rares ni chères; des tables, des chaises, des bancs, des armoires, c'est à peu près tout ce qui compose l'ameublement des Islandais. Mais si ces meubles ne sont pas fort délicatement travaillés, ils n'en sont pas moins commodes; et le soin que prennent les femmes de les tenir propre compense ce qui leur manque du côté de l'élégance.

Au reste, tout ce qu'on vient de dire ne regarde que les maisons des paysans et des autres habitans de la campagne. A l'égard des personnes distinguées, des habitans riches, ils sont très-bien meublés : les glaces, les commodes, tous les autres meubles utiles, ou simplement de luxe, ne leur manquent pas plus qu'ailleurs.

Quant à l'architecture et à l'apparence extérieure des maisons, on conçoit qu'il n'y a rien de bien



recherché. Comme tous les matériaux se tirent de Copenhague, et coûtent par conséquent fort cher en Islande, on y bâtit avec la plus grande économie. Par cette raison, les maisons n'ont ni fondemens ni poutres. Les pièces d'appui, les corniers, les angles des édifices reposent sur de grosses pierres. Les murs sont construits de pierres mêlées avec de la terre et du gazon. Ils peuvent avoir à leur base environ quatre pieds d'épaisseur, et sont terminés en talus larges de deux pieds. Les toits sont formés de planches, arrangées les unes sur les autres comme des ardoises; et chez les pauvres, c'est de la bruyère recouverte simplement de gazon. Ces maisons, telles qu'on les voit par ce détail, sont très-fraîches en été, et assez chaudes en hiver, pour que quelques habitans n'aient pas besoin de faire du feu dans la badstube ou salle de travail. D'autres ont des poêles de terre cuite ou de brique. Telle est l'idée qu'on doit se faire de toutes les habitations des métayers ou fermiers d'Islande.

Il n'y a proprement en Islande ni villes ni bourgs : on n'y trouve que des villages, ou plutôt ce que nous appelons des hameaux. Cependant on y donne le nom de villes ou de lieu d'étape à l'assemblage de trois ou quatre maisons, et dont dépendent autant de bâtimens qui servent de cuisines et de magasins. Aux environs de ces prétendues villes, qui sont communément bâties près d'un port, on voit çà et là quelques habitations de pêcheurs qui trafiquent leur poisson sec avec les né-

gocians danois : aussi les côtes et le voisinage des lieux d'étape sont-ils beaucoup plus peuplés que l'intérieur du pays.

Dans toute l'île, chaque ferme ou métairie est bâtie isolément au milieu des prairies qui en dépendent. Il réside dans ces prairies autant de locataires ou fermiers que le propriétaire peut s'en procurer, en leur louant des pâturages, ou simplement une maison. Quelquefois un seul propriétaire a autour de lui cinq ou six fermiers qui font valoir son fonds. On les appelle *hialege maenner*, c'est-à-dire, homme locataire de prairie, et la maison qu'ils occupent porte le nom d'*hialege*. Les *hialege maenner* sont distingués des autres locataires, en ce qu'ils ont un pâturage pour nourrir une ou plusieurs vaches, au lieu que les autres ne louent que la maison; c'est ce qui fait que toute l'île est divisée par paroisses.

Ces métairies ainsi bâties séparément, et quelquefois à une grande distance les unes des autres, forment un hameau ou un village; car il y a de ces métairies qui, en y comprenant les locataires, ont depuis douze jusqu'à cinquante bâtimens. Au reste il ne faut pas regarder comme un inconvénient cette méthode de bâtir au milieu de ses fonds une maison isolée. On en a plus de facilité à veiller aux travaux de la campagne, moins d'embarras pour la récolte, et plus de sûreté contre les incendies ou les autres accidens qui peuvent provenir de la négligence des voisins.

Après le poisson frais ou sec cuit à l'eau de la mer, et accommodé à force de beurre, la principale nourriture des Islandais est le lait de vache ou de brebis. Ils font usage aussi de gruau ou de farine de froment cuite dans du lait. La soupe faite avec de la viande fraîche et du gruau, est encore un de leurs mets favoris. Comme ils ont peu d'épicerie, c'est le gruau qui en tient lieu, et ils le mêlent dans toutes leurs sauces. Le rôti ne leur est pas inconnu; mais ils ont l'habitude de faire cuire à l'eau toutes les viandes qu'ils mangent, même celles qui sont destinées à être rôties; ce qui se fait dans une poêle de fer; au surplus, chacun règle la manière de se nourrir sur ses facultés, et les gens aisés se nourrissent en Islande aussi-bien qu'ailleurs.

Leur boisson ordinaire est, comme on l'a dit, cette liqueur piquante qui reste après que le beurre est fait, et qu'ils appellent *syre*, lorsqu'ils l'ont préparée à leur manière.

C'est à tort qu'on a débité dans les géographies et dans l'histoire même d'Islande, que ses habitans ne connaissaient presque point l'usage du pain. Il est vrai que l'agriculture n'y étant point pratiquée, le blé et tous les autres grains y sont rares; mais le commerce supplée à cette disette. Tous les ans on rapporte dans ses ports de la farine et du pain cuit, qui se répandent par tout le pays. Il n'est point de port en Islande où il n'entre annuellement depuis quatre cents jusqu'à mille tonneaux de fa-

tout le Nord pendant les années 1347, 1348 et 1349. Il périt tant de monde en Islande, qu'il n'y resta plus personne en état de rédiger une relation des effets de ce fléau meurtrier. Les annales islandaises, où tout ce qui est arrivé depuis que le pays est habité, est exactement rapporté, n'en font aucune mention. On sait seulement, par une tradition orale, qu'il n'échappa de cette funeste contagion, qu'un petit nombre d'habitans qui s'étaient sauvés dans les rochers. Tout le reste de cette nation périt sans secours et dans la plus affreuse misère. Cette même tradition apprend que tout le plat pays, où la peste exerçait le plus ses fureurs, était couvert d'un brouillard très-épais. Le Danemark ayant été aussi dépeuplé dans le même temps, ne put y envoyer des colonies.

Cependant les habitans échappés à la destruction générale repeuplèrent l'île peu à peu. Mais leurs malheureuses générations ont encore été détruites en partie par des fléaux non moins cruels que la peste.

En 1627, des corsaires algériens firent une irruption dans cette île, y commirent d'horribles cruautés, et enlevèrent deux cent quarante-deux hommes.

En 1687, un corsaire turc prit aussi terre en Islande, et ne l'abandonna qu'après y avoir volé des marchandises et une douzaine d'hommes.

Les années 1697, 1698 et 1699, furent encore plus funestes à la nation islandaise : il périt beau-

coup de monde par la faim, et l'on prétend qu'il mourut de cette manière plus de cent vingt personnes dans une seule paroisse.

En 1707, la petite-vérole, jointe à une autre maladie épidémique et pestilentielle, emporta plus de vingt mille habitans; et peu de temps après la petite-vérole seule fit encore périr beaucoup de personnes.

La population de l'Islande s'élève aujourd'hui à 47,000 âmes, ce qui est bien peu considérable pour la grandeur de cette île.

« J'ai souvent été témoin, dit Horrebow, que les Islandais ne sont ni poltrons, ni timides, ainsi que les en accuse Anderson. On en a vu dans les troupes du roi de Danemark servir avec distinction, et parvenir au grade de capitaines. S'il ne se trouve que peu d'Islandais dans les armées danoises, c'est que ce pays étant peu peuplé, ses habitans voyagent rarement au dehors; c'est en outre qu'étant pour son bonheur fort éloigné du royaume, aucun enrôleur n'est tenté d'entreprendre un voyage long et pénible pour aller faire des recrues. »

Les annales islandaises prouvent encore qu'ils n'ont pas plus de timidité et de lâcheté que les autres peuples de l'Europe. Ils ont eu entre eux des guerres civiles dans lesquelles on a vu, comme dans toutes les guerres de cette espèce, autant d'exemples de valeur que de férocité.

A l'égard du service maritime, il est aisé de pré-

sumer qu'ils y sont aussi propres qu'à celui de terre, étant continuellement sur la mer et très-familiarisés avec cet élément.

Quant aux sciences, nombre d'Islandais s'y sont appliqués avec succès. Cette île a produit un Snorro Sturleson, un Sœmond, Thormodus Thorlacius, un Arngrim Jonas, et plusieurs écrivains assez célèbres. On voit encore actuellement dans l'université de Copenhague des étudians islandais qui ne le cèdent point aux autres : à parler même en général, ils les surpassent ordinairement, et dans le nombre de ces étudians il s'en trouve peu de médiocres.

On apprend encore par leurs annales, et quelques auteurs islandais le confirment, que plusieurs de ces insulaires voyageaient beaucoup anciennement dans le dessein de s'instruire. Un écrivain de cette nation a publié, dans le dix-huitième siècle, une dissertation latine sur les voyages des anciens peuples septentrionaux, et il s'étend particulièrement sur ceux de ses compatriotes. Il s'attache surtout à démontrer que ces derniers ne méritent pas les reproches de barbarie et de grossièreté qu'on leur fait gratuitement sans les connaître. De tous les temps, dit cet écrivain, les Islandais ont aimé à voyager : ceux qui n'étaient pas sortis de l'île étaient méprisés de leurs concitoyens, tandis qu'au contraire ceux qui revenaient après de longs voyages, étaient fêtés, chéris et en grande vénération. L'auteur tire les preuves de ce qu'il avance de plusieurs

maximes islandaises, recueillies dans les plus anciens écrivains de la nation. On voit en effet par là combien les Islandais étaient persuadés que les voyages servent beaucoup à l'instruction de la jeunesse, et à perfectionner son éducation.

Ces insulaires sont sujets à ce qu'on appelle *la maladie du pays*, quoiqu'il soit assez apparent qu'ils sont beaucoup mieux et plus agréablement ailleurs que chez eux; mais on ne doit pas en être surpris: cette faiblesse leur est commune avec toutes les nations. Si elle se trouve principalement chez celles du nord qui paraîtraient devoir y être le moins sujettes, puisqu'elles ne peuvent guère que gagner à changer de climat, c'est que leur pays étant moins fréquenté par les étrangers, et qu'eux-mêmes voyageant peu, l'habitude de ne voir que des compatriotes, jointe au peu de connaissance qu'on y a des autres peuples, attache chaque habitant à sa patrie; ce qui lui inspire naturellement des regrets dès qu'il l'a quittée, et des désirs de la revoir, qui lui causent une langueur mortelle s'il n'y retourne promptement; d'où l'on peut conclure que moins un pays sera fréquenté, moins ses habitans communiqueront avec d'autres peuples, et plus ils seront passionnés pour leur sol et leur climat, et sujets à la maladie du pays.

A l'égard des dispositions des Islandais pour les arts, on ne peut leur contester qu'ils n'en aient de très-grandes; on en voit la preuve en Islande, où il se trouve plusieurs bons ouvriers en différentes

professions, sans qu'ils aient jamais eu d'autres maîtres que leur goût et leur génie. Plusieurs habitans travaillent également en orfévrerie, en cuivre, en menuiserie; et tout ce qui est du ressort du maréchal et du forgeron, du constructeur de barques, et des autres métiers de première nécessité. Or, rien ne marque plus d'adresse que de savoir faire tout ce qui est à l'usage ordinaire, sans avoir ni les meilleurs matériaux, ni les instrumens propres à toutes les professions.

On remarque aussi à l'avantage des Islandais, qu'il en est très-peu qui ne sachent lire et écrire. C'est une étude pour laquelle toute la nation montre le même empressement. Je mets en fait, dit l'écrivain danois, qu'on trouve en Islande, parmi le peuple, plus de gens qui écrivent bien, que partout ailleurs.

Les autres occupations de nos insulaires sont de prendre soin de leurs bestiaux, et de tirer parti de tout ce qui en est le produit. Les peaux de ces animaux sont tannées assez grossièrement, parce qu'ils n'ont pas les ustensiles nécessaires à la profession de tanneur; mais par leur méthode, ils gagnent en célérité ce qu'ils perdent du côté du fini. Avec un couteau bien affilé, ils raclent le poil sur leurs genoux d'une manière si prompte qu'on en est étonné. Ils étendent ensuite ces peaux et les font sécher au vent; après cette première opération, on les laisse tremper dans l'eau salée ou dans du petit-lait, et on les foule plusieurs jours de suite avec les

pieds. Ils savent aussi noircir les cuirs de bœuf, et en faire des selles et des harnois qui durent plus que ceux des autres pays, quoiqu'ils soient apprêtés avec beaucoup moins d'art et de propreté.

Mais l'occupation la plus générale, celle de toute la nation pendant l'hiver, c'est de préparer la laine de leurs moutons. Ils la filent, la tordent, et en font des étoffes sur des métiers aussi peu commodes que grossièrement fabriqués. Ces métiers ne sont point horizontaux comme les nôtres, mais perpendiculaires; de façon que la posture gênante à laquelle sont assujettis les ouvriers, jointe au défaut d'outils convenables, leur permet à peine de faire par jour une demi-aune de France de ce gros drap, qu'on appelle *vadmal*. C'est ce qui a engagé le roi de Danemark à faire passer dans cette île plusieurs tisserands habiles, avec des métiers ordinaires; et on espère de grands succès pour le perfectionnement des fabriques.

Le pays n'ayant point de moulin à foulon, on conçoit bien quelle peine les habitans ont à fouler leurs étoffes de laine, et les autres objets de fabrique qui ont besoin de cette opération, tels que les gants, les bas et les camisoles. Ils y emploient plus de travail que d'art, et voici en quoi il consiste: après avoir fait tremper dans de l'urine pendant plusieurs jours, leur vadmal ou autre étoffe, ils la mettent dans un tonneau dont les deux fonds sont ôtés, et qui est sur le côté; deux hommes assis vis-à-vis l'un de l'autre, devant chaque fond du

tonneau, y poussent les pieds de toute leur force, pour fouler l'étoffe qu'on arrose de temps à autre, toujours avec de l'urine. Si les pièces sont petites, ils les foulent sur une table, en les pressant avec la poitrine; mais l'une et l'autre de ces méthodes sont également pénibles et très-longues. Pour les gants, ceux qui vont en mer les mettent à leurs mains, les trempent de temps en temps dans l'eau, et les foulent en ramant; ainsi la peine de ramer fait toute la difficulté.

Dans les endroits où il y a des bains chauds, ils foulent dans l'eau chaude; l'étoffe est bien plus tôt préparée et s'amollit mieux que par l'urine. Pour fouler les bas et les gants, ils ont aussi l'usage de s'asseoir dessus, et de les fouler en se remuant alternativement d'un côté et de l'autre. Il arrive de là qu'ils contractent si bien l'habitude de ce mouvement, qu'ils le conservent perpétuellement dès qu'ils sont assis, alors même qu'ils n'ont rien à fouler. Le tisserand que le roi de Danemark a fait passer en Islande, y ayant fait transporter un moulin à foulon, il y a lieu de croire que les habitans abandonneront leur ancienne méthode.

On ne se sert point de savon pour blanchir le linge, parce qu'il est très-rare et fort cher; il n'y a guère que ceux qui ont été en Danemark qui connaissent la propriété de cette composition, et en fassent venir pour leur usage particulier. Tout le peuple ne se sert que d'urine, et quelquefois de

lessive faite avec de la cendre ; cependant le linge blanchi de cette manière ne l'est pas si mal qu'on pourrait le croire.

On connaît en Islande l'usage de tirer le vert-de-gris du cuivre qu'on arrose d'urine : cette drogue entre pour beaucoup dans les teintures des laines dont on veut faire des étoffes rayées et de différentes couleurs.

Les Islandais n'ayant pas la moindre connaissance de l'horlogerie, ni d'aucune façon artificielle de mesurer le temps, ils se règlent uniquement sur le soleil ou sur les marées, et sur les étoiles, quand cet astre n'est point visible. Ils n'ont point l'usage de compter les heures comme nous, par une, deux, trois, quatre, etc. ; ils ont même assez de peine à comprendre cette méthode ; mais ils divisent les vingt-quatre heures en certains espaces qui ont des noms particuliers. Ils connaissent midi et minuit, puis ils subdivisent le temps écoulé avant le premier de ces points en intervalles d'une durée égale, à qui ils donnent en leur langue des noms qui reviennent à peu près à mi-jour, jour plein.... jour de midi ; et après-midi, c'est mi-soir.... soir-nuit, minuit.

Le principal commerce des Islandais consiste en bestiaux qu'ils conduisent dans les ports. Là, ils les tuent et les livrent aux négocians danois, après en avoir ôté la tête et les entrailles ; les Danois salent ces viandes et les emportent dans des tonneaux. Il y a un tarif qui règle le prix du bétail ainsi que



celui du poisson sec, qui est une autre branche de commerce la plus considérable après la vente des bestiaux.

Les autres marchandises qu'on exporte d'Islande sont du beurre, de l'huile de poisson, des marchandises de laine, telles que du vadmal, des camisoles grossières et médiocres, des gants et des bas de la laine brute des peaux de moutons, d'agneaux et de renards de différentes couleurs, de l'édredon, et diverses plumes. On tirait aussi autrefois du soufre de cette île; mais on a déjà dit que ce commerce a cessé.

Les marchandises qu'on apporte en retour aux Islandais sont du bois de charpente et de menuiserie, du fer ouvré et non ouvré, beaucoup de hameçons et de fers à cheval, du vin, de l'eau-de-vie, du blé, du tabac, du pain, de la farine, du sel, de la grosse toile et quelques soieries. Au reste, on leur rapporte tout ce qu'ils demandent.

Tout ce que les Islandais reçoivent, ils le payent avec leurs denrées, et le reste en argent comptant, dont cependant on fait peu d'usage. Celui qui a cours en Islande est argent de banque, et il consiste en couronnes de Danemark. Toutes les acquisitions, les ventes, etc. se font en une certaine quantité de poissons secs. Les livres de compte se tiennent sur ce pied. Un bon poisson de deux livres vaut deux schellings de Lubeck. Ainsi, quarante-huit poissons de cette sorte font un écu d'empire, argent de banque. Une couronne de Dane-

mark vaut, suivant la taxe du pays, trente poissons; une demi-couronne, quinze; un demi-écu d'empire, vingt-quatre poissons; et enfin un quart d'écu, douze poissons. Les douze poissons sont la moindre monnaie reçue en Islande. Les comptes se règlent sur le nombre des poissons. Comme en Danemark, on y calcule par marc et par schelling, jusqu'à la concurrence de l'écu de banque. En Islande, ce qui vaut moins de douze poissons, ne peut se payer en argent. En pareil cas, on se sert de poissons en nature, ou de tabac dont une aune se compte pour un poisson. De cette sorte, on peut regarder les poissons et le tabac comme la véritable monnaie d'Islande.

Le calcul des poids ne s'y fait pas comme en Danemark, où on les réduit en lifspund. Le plus grand poids des Islandais s'appelle *vetten* : c'est le poids ordinaire de quarante poissons qui valent quatre-vingts livres ou cinq lifspunds. Le poids qui suit immédiatement le vetten est appelé *fuhrung* ou *foringen*; il est de dix livres. Ils ont aussi des poids d'une livre, dont deux font un poisson. Cependant, quoique tous ces poids soient conformes à ceux de Danemark, ils ne calculent pas par lifspund, mais par foringen et vetten; en sorte qu'un foringen est composé de dix livres; et que huit foringens font un vetten qui vaut cinq lifspunds.

Arngrim Jonas, auteur islandais, est le seul qui ait jeté sur la découverte de l'Islande quelques lumières qu'il dit avoir puisées dans les annales de sa

patrie. Son récit est assez curieux pour trouver place ici. Il nous apprend qu'un certain Maddoc, allant aux îles de Feroe, fut jeté par une tempête sur la côte orientale de l'Islande, à laquelle il donna le nom de *Snœland*, à cause des hautes neiges qu'il y trouva. Ce fut là le premier navigateur du continent qui prit terre en Islande; mais il ne s'y arrêta pas. Gardar, suédois, entendit parler de cette découverte : il partit pour aller chercher l'Islande. Il y passa l'hiver en 864, et lui donna le nom de *Gardars-Holm*, c'est-à-dire, *île de Gardar*.

Un troisième, nommé Flocco, pirate renommé de Norvège, voulut aussi reconnaître cette île dont il avait entendu parler. On lui attribue une invention très-heureuse qu'il employa pour diriger sa route, au défaut de boussole et de compas qui étaient alors inconnus. Comme il parcourait les îles des mers septentrionales, sans découvrir celle qu'il cherchait, il prit trois corbeaux en partant de l'île de Hetland, l'une des Orcades, et en lâcha un lorsqu'il se crut bien avant en mer. Il reconnut qu'il n'était pas si éloigné de terre qu'il l'avait cru, puisque le corbeau reprit la route de Hetland. Il avança toujours, et lâcha un second corbeau qui revint dans le vaisseau après avoir beaucoup tourné de côté et d'autre sans voir de terre. Un troisième corbeau, lâché encore plus en avant en mer, découvrit l'Islande et s'y envola. Flocco remarqua la direction de son vol, le suivit des yeux et de ses voiles, et arriva heureusement à la partie orientale de Gardars-Holm, où il

passa l'hiver. Au printemps, se voyant assiégé des glaces qui venaient de Groënland, il donna le nom d'*Island* à cette île, et elle l'a toujours conservé. Flocco passa un second hiver dans la partie méridionale de l'Islande; mais apparemment il se s'y trouva pas bien, car il revint en Norvège où il fut appelé *Rafnaflocco*, c'est-à-dire, *Flocco-le-Corbeau*, en mémoire des corbeaux dont il s'était servi pour faire sa découverte.

Les annales islandaises ne marquent point si ces trois navigateurs trouvèrent des habitans en Islande. Elles citent, comme la source des peuples de cette île, un certain Ingulfe, norvégien, qui se retira dans cette île avec son beau-frère Hior-Leifs, pour avoir tué deux grands seigneurs de leur pays. Comme c'était une coutume que les bannis de Norvège arrachassent les portes de leurs maisons et les emportassent avec eux, Ingulfe, qui n'avait pas oublié les siennes, les jeta dans la mer dès qu'il fut à la vue de l'Islande, en se proposant d'aborder au hasard où les flots les pousseraient. Cependant il prit terre à un autre endroit, et ne trouva ses portes que trois ans après; ce qui l'engagea à fixer son séjour où elles s'étaient arrêtées. C'est à l'an 874 qu'est fixée l'époque du séjour d'Ingulfe en Islande. Les annales assurent qu'il trouva cette île inculte et déserte lorsqu'il y arriva, et qu'il reconnut néanmoins que des marins anglais ou irlandais avaient autrefois pris terre dans cette île, par quelques cloches, par certaines croix et quelques ouvrages

faits à la mode d'Irlande et d'Angleterre, qu'on voyait sur le rivage. Cependant on ne peut pas conclure de ce récit que l'Islande ne fût point habitée avant l'arrivée d'Ingulfe, mais seulement que le canton où il se fixa ne l'était point. Les mêmes annales rapportent que les anciens Islandais appelaient ces Irlandais *Papas*, et la partie occidentale de leur île *Papey*, parce que les étrangers avaient coutume d'y aborder comme à la plus proche et à la plus commode. Or, les anciens Islandais, parmi lesquels vraisemblablement Flocco passa les deux années qu'il demeura en Islande, doivent être regardés comme les habitans primitifs de l'île; mais leur origine se perd dans la nuit des temps, et leur source se confond avec celle des Celtes, dont il y a beaucoup d'apparence qu'ils faisaient partie.

Il paraît encore, par leurs annales, que dans ces temps reculés ils adoraient entre autres dieux *Thor* et *Odin*. Thor était comme Jupiter, et Odin comme le Mercure des anciens Grecs et Latins. C'est de là que le jeudi porte encore parmi les Islandais modernes, comme chez les peuples Scandinaves, le nom de *torsdag*, et le mercredi celui d'*odensdag* : ce qui répond au *dies jovis* et *dies mercurii* des Latins. Les autels consacrés à ces divinités étaient revêtus de fer; un feu perpétuel y brûlait, et on y plaçait un vase d'airain pour recevoir le sang des victimes qui servait à arroser les assistans. A côté de ce vase était un agneau d'argent du poids de vingt onces,

celtique, et nous y renvoyons les lecteurs curieux de connaître cet ouvrage.

Le même auteur nous apprend qu'il y a eu deux Edda : la première et la plus ancienne rédigée par Sœmund Sigfusson, surnommé le Savant, et né en Islande environ l'an 1057; l'autre, recueillie environ cent vingt-six ans après, par Snorro Sturleson, célèbre Islandais, né l'an 1179, d'une des plus illustres familles de l'île.

On sait que les prêtres des Celtes, nation dont les Islandais faisaient partie, avaient, comme les anciens prêtres d'Égypte, ou comme les brames modernes de l'Inde, deux espèces de doctrines, l'une qu'ils se réservaient comme un secret inviolable, et qui a péri avec eux; l'autre, qui n'était qu'un mélange informe de fables et de dogmes politiques transmis de génération en génération par tradition orale. Ces vers se perdirent chez les Gaulois et les Bretons, lorsque la forme de leur gouvernement changea; mais probablement les Islandais les conservèrent avec soin jusqu'au milieu du onzième siècle, époque de la première collection faite par Sœmund, sous le nom d'*Edda*. Ce nom d'*Edda*, appliqué au corps de la mythologie islandaise, a donné la torture aux étymologistes; mais comme, selon Mallet, il vient d'un terme de l'ancien gothique, qui signifie *aïeule*, « il est, dit-il, dans le génie des anciens philosophes celtes d'avoir voulu désigner ainsi l'antiquité de leur doctrine. »



que l'Islande était habitée depuis long-temps, puisqu'elle avait déjà des historiens et des poètes; car une partie de ces annales est écrite en vers; et les Islandais ont toujours joui parmi leurs voisins d'une grande réputation pour leurs poésies.

Les Islandais ont une mythologie très-ancienne, dont la collection se nomme *Edda*. Voici l'idée qu'en donne La Pereyre dans sa lettre déjà citée. « Les auteurs de l'Edda, dit-il, posent pour principe éternel un géant qu'il appellent *Iuner*. Il sortit du chaos, selon eux, de petits hommes qui se jetèrent sur le géant et le mirent en pièces. De son crâne ils firent le ciel; de son œil droit, le soleil; de son œil gauche, la lune; avec ses épaules, les montagnes; avec ses os, les rochers; avec sa vessie, la mer; les rivières avec son urine, et ainsi de toutes les autres parties de son corps; de sorte que ces poètes appellent le ciel *le crâne d'Iuner*; le soleil, *son œil droit*; la lune, *son œil gauche*. Les rochers, les montagnes, la mer, les rivières n'ont de même point d'autre nom que ceux d'*os*, d'*épaules*, de *vessie* et d'*urine d'Iuner*. »

Quoi qu'il en soit de ce récit de La Pereyre ou des explications de Wormius, personne n'a répandu plus de lumière sur la mythologie islandaise, et en particulier sur l'Edda, que Mallet, auteur de la meilleure Histoire de Danemark que nous ayons. A la suite de son introduction à cette histoire, on trouve la traduction de l'Edda ou de la Mythologie

Odin, qui parlait ainsi aux Scandinaves, nation pauvre et sauvage, était accompagné d'une cour dont l'éclat les éblouissait. Il ne leur parut pas moins qu'un dieu. Le prince asiatique sut bien profiter de leur étonnement pour répandre une histoire merveilleuse accommodée à leurs idées, et qu'il fit composer par ses poètes. La crédulité des hommes est toujours en raison de leur ignorance. Les Scandinaves, aisément trompés, déifient l'homme qu'ils avaient reçu pour maître. Ce souverain établit pour juges de la nation douze seigneurs de sa suite; bientôt on en fit autant de dieux; leurs femmes et leurs filles participèrent aux mêmes honneurs. Après avoir vu mourir toutes ces divinités humaines, on continua de les invoquer comme si elles présidaient encore aux emplois qu'elles avaient exercés pendant leur vie.

La langue et les caractères runiques apportés par Odin en Scandinavie, sont la source de celle qui se parle encore à présent en Islande. Le docteur Wormius assurait à La Pereyre que l'islandais était le plus pur runique qui se fût conservé. Cet idiome est, suivant Busching, l'ancienne langue norvégienne qui a reçu quelque altération, mais cependant très-utile pour expliquer les langues des anciens peuples du nord. Les caractères de la langue islandaise ont retenu de même leur origine runique. Il y en a d'hiéroglyphiques qui signifient des mots entiers.

On ne peut révoquer en doute que l'Islande n'ait

reçu les lumières de l'Évangile dès le neuvième siècle, puisqu'il existe des monumens qui l'attestent. Telles sont entre autres les lettres-patentes de Louis-le-Débonnaire, du 15 mai 834, où il est dit que Jésus-Christ a été annoncé en Islande et dans le Groënland. Ces lettres-patentes sont adressées à Ansgarius, Français, prélat très-célèbre que le monde arctique reconnaît pour son premier apôtre. L'empereur le fit archevêque de Hambourg, en érigeant pour lui ce district en archevêché, dont il étendit la juridiction dans tous les pays septentrionaux, depuis l'Elbe jusqu'à la mer Glaciale, et dans les îles qu'elle renferme. Ces lettres-patentes furent confirmées par une bulle de Grégoire IV, de l'an 835. Quoique l'Évangile eût été annoncé en Islande, toute l'île ne l'embrassa pas d'abord. Arngrim Jonas rapporte que le paganisme n'y fut absolument extirpé que vers l'an 1000 de l'ère chrétienne.

Au milieu du seizième siècle, Frédéric, roi de Danemark, ayant introduit le luthéranisme dans ses états, voulut l'établir aussi dans l'Islande, qui lui appartenait comme une dépendance de la Norvège unie dès lors au Danemark ; mais la réformation ne put s'effectuer dans cette île, sans trouble et sans effusion de sang. Un évêque de haute qualité, fort attaché à la cour de Rome, et soutenu par un parti puissant, s'opposa vigoureusement, pendant plusieurs années, à l'établissement de la nouvelle religion ; mais il paya la fermeté de sa

tête, et sa mort fut suivie de l'anéantissement total de la religion catholique. Depuis cet événement, dont nous ne trouvons point l'époque, le luthéranisme est la seule religion que l'on professe en Islande; toutes les autres en sont bannies. Busching dit, dans sa Géographie, que les troubles occasionnés par l'établissement de la réforme, durèrent depuis 1539 jusqu'en 1551.

Deux évêchés partageaient le domaine spirituel de l'Islande, Skalholt et Holum. Le premier comprenait les trois quarts du pays, savoir les cantons de l'orient, du midi et de l'occident. Le quartier du nord seul formait le diocèse de Holum. Depuis 1801, les deux évêchés ont été réunis. Reikiavik, lieu situé dans l'occident de l'île, en est la capitale actuelle. On y comptait cent maisons au commencement du dix-neuvième siècle. Bessestadr est le siége d'un bon gymnase avec une bibliothéque de quinze cents volumes. Les étudians y prennent le degré de licencié. Ensuite, lorsqu'ils ont donné des preuves de leur capacité, ils sont nommés aux cures du pays, sans qu'ils soient obligés de subir aucun examen à l'université de Copenhague. Cependant, il se trouve toujours plusieurs Islandais qui passent dans cette capitale, pour y étudier la théologie et le droit civil; aussi ceux-là sont-ils assurés, à leur retour dans leur patrie, d'avoir la préférence sur les autres, et d'obtenir les meilleures cures. Ce sont eux qui remplissent encore les offices de baillis,

de sous-baillis, et les autres charges de judicature.

On peut bien dire des évêques en Islande, ce qu'on disait de ceux de la primitive église, *crosses de bois, évêques d'or*; il y a sûrement peu de pays où ils se rapprochent autant des apôtres, dont ils sont les successeurs. Lorsque la réformation fut introduite dans cette île, une petite partie des biens du clergé catholique demeura unie aux siéges épiscopaux et aux cures, le reste fut confisqué au profit du roi qui en jouit encore.

L'évêque d'Islande régit lui-même ses biens temporels. Il en tire environ deux mille écus par an; mais sur cette somme il est obligé de loger et d'entretenir un certain nombre d'étudians. L'entretien de l'église et de tous les bâtimens qui composent le palais épiscopal, est encore à sa charge. Tout cela payé, Horrebow estime qu'il ne lui reste pas mille écus par an. La modicité de ce revenu a engagé le roi de Danemark à lui concéder le droit de percevoir la taxe annuelle que paye chaque habitant, qui consiste en dix poissons par tête; mais il n'use de ce droit que dans quelques paroisses, et même sur un petit nombre de têtes : ainsi c'est une faible augmentation de ses revenus.

Les curés ou prédicateurs ne sont pas à proportion plus opulens que leur évêque. Leurs revenus ne consistent qu'en fonds de terre, joints à la cure, en impositions sur chaque métairie, et dans les émolumens qu'ils reçoivent de la communauté pour l'exercice de leur ministère. L'étendue d'une pa-

roisse et le nombre de ses habitans en font la valeur. Les meilleures cures ne vont guère qu'à douze cents livres. Il y en a de très-pauvres, et dont les pasteurs ont si peu de revenu, qu'ils sont obligés de travailler pour faire subsister leurs femmes et leurs enfans. On les voit aller à la pêche avec leurs paroissiens, et suivre en cela, comme dit l'écrivain danois, l'exemple de saint Paul, qui, pour vivre du travail de ses mains, n'en était pas moins un grand apôtre, justement respecté pendant sa vie et révéré après sa mort.

On peut juger, par ce détail des richesses du clergé, que les églises d'Islande sont peu somptueuses. Il n'y a même, à proprement parler, que la cathédrale qui mérite le nom d'église; tous les autres bâtimens de ce genre ne sont que de petites chapelles bâties comme les maisons des paysans. Un autel, une chaire, un confessionnal, un chœur, des fonts baptismaux et des bancs en font toute la décoration : quelques-unes cependant sont boisées en dedans, et entretenues suivant les facultés de la communauté; les ornemens de l'autel et ceux des prêtres répondent de même à l'opulence ou à la pauvreté des paroissiens.

L'église de Holum, dit Horrebow, passe pour la merveille du pays. Elle est construite de bois de charpente porté sur de gros murs. Elle a environ quatre-vingts pieds de longueur, trente de largeur, et est élevée de quarante ou cinquante. Elle est bâtie sur une petite éminence, et elle a un petit

clocher de bois. [redacted] [illegible]ne vie un gros mur de belle pierre de taille [redacted] y a plus de quatre cents ans, [redacted] [illegible]nément avait dessein de faire bâtir [redacted] [illegible]e partout la même façon ; mais sa mort [redacted] [illegible]t que l'in-prise, et l'on n'a pas songé [redacted] [illegible]u'il se fasse

Le palais de l'évêque [illegible] [redacted] les parens, [illegible] bâties à la manière [illegible] [redacted] dans tous ces [illegible] qui forme la résidence [illegible]ième. L'usage [illegible]-ci est de bois de [illegible] jeune homme [illegible] et un toit de bois [illegible]aux père et mère [illegible] plus qu'aux murs [illegible]ntent. Lorsqu'on [illegible] de cette construction [illegible]parens de part et [illegible]gue, puis rassemblés [illegible]glise, où ils reçoi-[illegible] soins de l'évêque [illegible]le se donne ordi-[illegible] une inscription [illegible] l'autel, après que [illegible] Depuis deux cents [illegible]é, et avant que le [illegible] conservé, à l'excep[illegible]ce fini, les nouveaux [illegible]demens qui [illegible]nviés dans leur mai-[illegible]nge, où l'on se diver-[illegible]rs facultés. Quelquefois [illegible] donne un verre d'eau-[illegible]; mais jamais il n'y a ni [illegible]s le premier repas, qui est [illegible] chacun se retire chez soi. [illegible]le Horrebow, prouve contre [illegible]landais ne portent pas le goût [illegible]ue dans l'église, où cet écrivain [illegible]u-de-vie à l'instant même de la [illegible]riage, au prêtre, aux futurs et aux

gion, qu'on était obligé de remettre le service à un autre jour.

L'auteur danois réfute expressément ces accusations par son propre témoignage. Il assure que l'ignorance n'est rien moins qu'un vice commun à tout le clergé ; qu'il peut y avoir, à la vérité, comme il s'en trouve partout, quelques ecclésiastiques peu instruits, mais qu'il a vu plus communément parmi eux des prédicateurs dignes du nom de savans et d'habiles littérateurs. Ils n'étaient pas même, dit-il, seulement bons théologiens, et versés dans la connaissance des livres ascétiques ; ils possédaient encore fort bien les poètes et les auteurs grecs et latins. D'ailleurs, comme il l'observe, la plupart des prêtres islandais font leurs études à Copenhague, et y subissent des examens sur la théologie avant de pouvoir posséder des bénéfices en Islande ; il faut, par conséquent, en conclure que le clergé ne peut y être aussi ignorant qu'Anderson a voulu le persuader.

Il y a plus : on veille en Islande avec tant d'attention sur les prédicateurs, sur les ministres de l'Évangile, et sur tout l'état ecclésiastique, que le vice le plus léger ne peut manquer d'y être aperçu, et que les fautes y sont punies très-sévèrement. Qu'un prédicateur entreprenne seulement un petit voyage un jour de dimanche ou de fête, il est aussitôt cité au consistoire, et il n'en sort qu'après avoir été amendé, ou du moins après avoir essuyé une réprimande sévère. On peut juger de la justice que l'on

ferait des ecclésiastiques qui meneraient une vie scandaleuse.

Les mariages des Islandais se font communément sans beaucoup de cérémonies; et, comme partout ailleurs, l'intérêt y a toujours plus de part que l'inclination. Il n'est par rare non plus qu'il se fasse des mariages forcés et arrangés par les parens, sans la participation des époux; mais dans tous ces cas, la célébration est toujours la même. L'usage est que le ministre de la paroisse du jeune homme fasse les propositions du mariage aux père et mère de la fille ou à ceux qui les représentent. Lorsqu'on est d'accord, les plus proches parens de part et d'autre conduisent les futurs à l'église, où ils reçoivent la bénédiction nuptiale. Elle se donne ordinairement le dimanche devant l'autel, après que le service divin est commencé, et avant que le prêtre monte en chaire. L'office fini, les nouveaux mariés se rendent avec les conviés dans leur maison, où l'on boit et l'on mange, où l'on se divertit, suivant leur état et leurs facultés. Quelquefois en revenant de l'église on donne un verre d'eau-de-vie à chaque assistant; mais jamais il n'y a ni musique ni danse. Après le premier repas, qui est toujours assez frugal, chacun se retire chez soi. Tout ce détail, tiré de Horrebow, prouve contre Anderson, que les Islandais ne portent pas le goût de l'ivrognerie jusque dans l'église, où cet écrivain « fait boire de l'eau-de-vie à l'instant même de la cérémonie du mariage, au prêtre, aux futurs et aux

assistans, aussi long-temps qu'ils peuvent tenir la bouteille et se soutenir sur leurs jambes. »

Cet historien, suivant Horrebow, n'est pas mieux instruit sur l'éducation des enfans : tout ce qu'il en dit est faux et inventé à plaisir. On élève les enfans en Islande comme ailleurs; on a pour eux les mêmes soins, les mêmes attentions, et la source en est, ainsi que partout, dans la tendresse des parens et surtout des mères. La seule chose qu'on trouvera peut-être singulière, c'est qu'on met d'ordinaire les enfans en culotte et en veste à neuf ou dix semaines. Cependant l'auteur danois assure qu'il n'a vu parmi les Islandais aucun homme qui eût quelque défaut corporel, ou qui fût contrefait.

Les soins nécessaires pour former le cœur et l'esprit des enfans suivent ceux qu'on a pris pour le corps : les facultés et la condition des parens règlent le genre d'éducation qu'ils reçoivent; mais on commence d'abord par leur apprendre à lire et les élémens de leur religion. Le catéchisme du célèbre Pontoppidam, évêque de Bergen en Norvège, a été traduit en langue islandaise; il est enseigné aux enfans, non seulement dans la maison paternelle, mais encore dans les églises et par les ministres eux-mêmes. Il y a à Holum une imprimerie qui est particulièrement occupée à imprimer des livres de dévotion. On imprime aussi quelquefois des livres de droit et des ordonnances du roi de Danemark, le tout en langue islandaise.

Les divertissemens des Islandais sont aussi simples que la vie qu'ils mènent. Toutes leurs récréations, dans les momens de loisir qu'ils ont en hiver, pendant les temps orageux, et les dimanches et les fêtes, consistent à se rassembler en famille, à converser ensemble, à chanter d'anciennes chansons guerrières de leurs ancêtres, et à jouer aux échecs. Ils ont une grande quantité de ces chansons, et ils les chantent sur des airs assez grossiers, parce qu'ils ne connaissent ni mesure, ni musique; ni aucune sorte d'instrumens. La danse étant également ignorée chez eux, ils n'en font aucun usage, ils n'ont même aucun exercice qui en approche; c'est en quoi ils diffèrent particulièrement de tous les habitans des pays septentrionaux, et peut-être de tous les peuples du monde.

Les Islandais ont un goût marqué pour le jeu d'échecs, et il paraît que de tout temps ils ont passé pour d'habiles joueurs, comme ils en ont encore la réputation. Le jeu des échecs est donc fort en usage chez eux, et il n'est pas rare de trouver, même parmi le petit peuple, des gens qui le jouent très-bien. La Pereyre dit qu'il n'y a point de si misérable paysan qui n'ait chez lui son jeu d'échecs fait de sa main, et d'os de poisson. La différence qu'il y a de leurs pions aux nôtres, c'est que leurs fous sont des évêques, parce qu'ils pensent que les ecclésiastiques doivent être près de la personne des rois; leurs rocs, aujourd'hui les tours, sont de

Les revenus consistent en une sorte de capitation, appelée *gieftold*, que chaque habitant doit dès qu'il a atteint l'âge de vingt ans, et qui est de dix poissons par tête ; dans la location de certains bâtimens publics, et dans les droits qui se payent sur les ports.

La capitation se perçoit dans toute l'île par le moyen des *syslovmen* ou sous-baillis, auxquels le sénéchal passe un bail particulier de cette taxe, chacun pour le district qui est de sa juridiction ; ces juges y trouvent en même temps les appointemens de leurs charges.

Quoique le grand-bailli ait la juridiction générale de l'île, elle est encore partagée entre les deux *lovmen*, ou juges principaux, dont l'un a le département des cantons de l'orient et du sud ; l'autre, celui du nord et de l'occident.

Outre les districts généraux des lovmen, il y en a dix-huit particuliers, appelés *syssel*, nom qu'on peut rendre par le mot de *bailliage*. Ces syssels ont chacun un *syslovman* ou sous-bailli, qui, dans chaque ressort, juge les causes en première instance : ce sont eux qui, comme on l'a observé, font les fonctions de fermiers et de receveurs particuliers des revenus qui appartiennent au roi de Danemark. Quelques syssels, tels que ceux de Mule et de Skaptefiel, plus étendus que les autres, ont deux syslovmen ; ainsi, en y comprenant celui qui réside aux îles de Vestman, qui touchent à l'Islande, et qui en dépendent, on compte vingt-un de ces juges.

Il y a différentes lois par lesquelles tous les cas litigieux se décident. La première est un ancien code de droit islandais, auquel on a recours dans ceux où il s'agit de successions, de biens-fonds, et en général dans toutes les contestations qui s'élèvent au sujet du *tien* et du *mien*. Les causes qui regardent les terres seigneuriales et les affaires ecclésiastiques, se décident par les lois de Norvège et par différens édits particuliers du roi de Danemark.

A l'égard des formalités prescrites dans les procès criminels, on se conforme encore aux lois de Norvège. Il y a, de plus, différentes coutumes et quelques édits particuliers, qui, avec ceux qu'on vient de citer, forment le corps de la jurisprudence. Frédéric, roi de Danemark, avait chargé plusieurs jurisconsultes de composer un nouveau corps de droit pour l'Islande; il a été exécuté sous le feu roi Frédéric v.

Toutes les causes sont portées d'abord par-devant le syslovman et à l'audience du district où elles ressortissent; car chacun de ces juges a des audiences déterminées, auxquelles appartiennent les causes de certains districts, à l'exclusion de toutes autres. Du tribunal du syslovman, on peut appeler au lovman, qui tient des espèces d'assises ou de plaids, tous les ans. Sa séance commence le 8 juillet, et continue aussi long-temps qu'il se présente des affaires à juger. Chaque lovman a huit assesseurs qui prononcent les jugemens avec lui; cependant ils ne sont pas encore définitifs: on peut en faire

y distribue des pensions aux anciens ministres, et aux veuves de ceux qui sont morts dans l'année.

Il n'y a en Islande aucun avocat reconnu et immatriculé. Les juges en constituent chaque fois qu'on en a besoin.

FIN DU QUINZIÈME VOLUME.

TABLE DES MATIÈRES

CONTENUES DANS CE VOLUME.

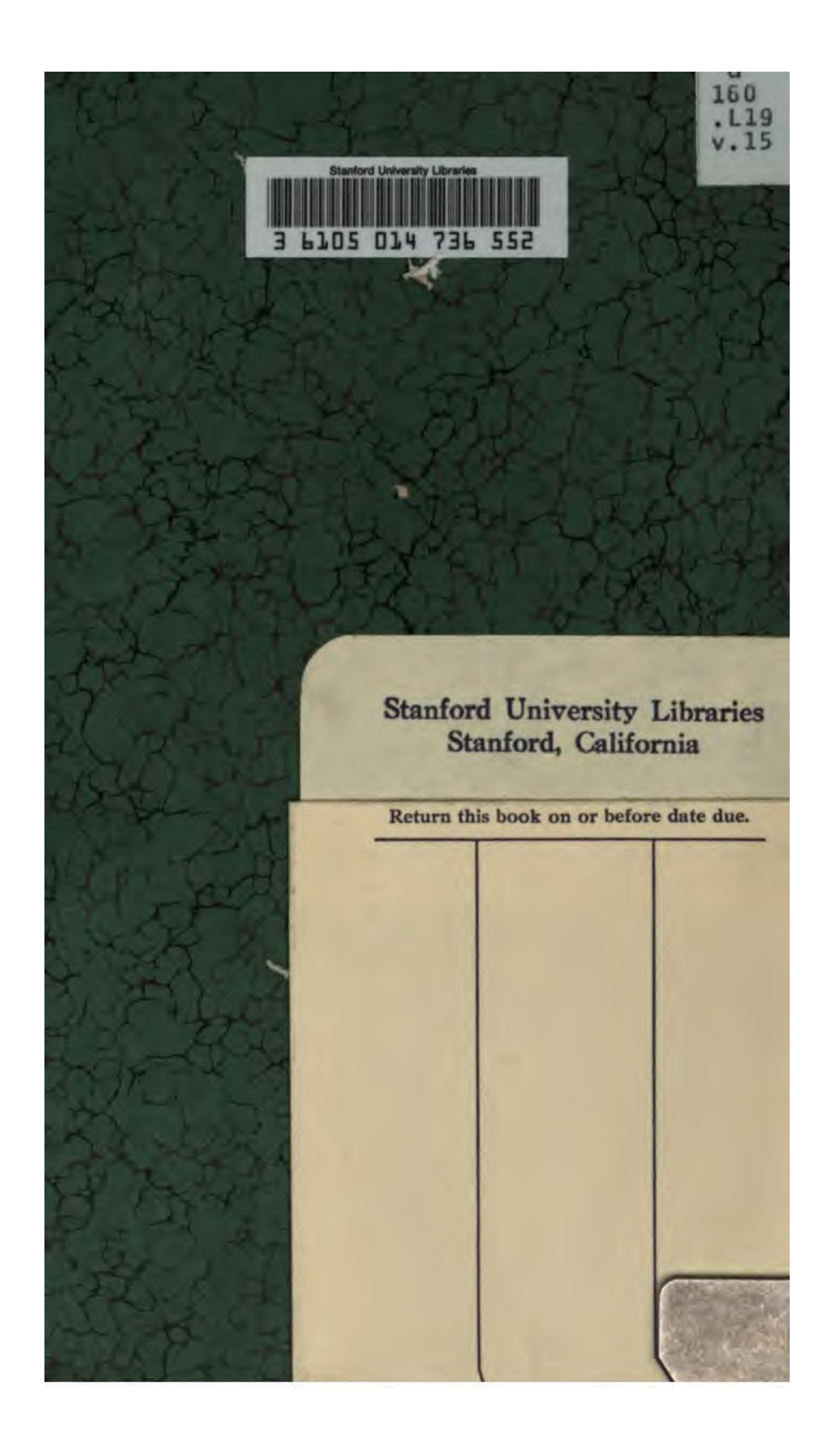
QUATRIÈME PARTIE. — VOYAGES AU PÔLE BORÉAL.

LIVRE I.

LIVRE II.

LIVRE III.

FIN DE LA TABLE.



160
.L19
v.15
Stanford University Libraries
3 6105 014 736 552
Stanford University Libraries
Stanford, California
Return this book on or before date due.

